

جمعية المهندسين الملكية المصرية

النشرة السادسة من السنة السادسة عشر

١٣٣

محاضرة

عن تخطيط مدينة القاهرة

لحضرة صاحب العزة أحمد خيرى بك

مدير عام مصلحة التنظيم

ألقيت بجمعية المهندسين الملكية المصرية

بتاريخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٣٦

مطبعة الاعتماد بشارع حسن الأكبر بمصر



النشرة السادسة من السنة السادسة عشر

١٣٣

محاضرة

عن تخطيط مدينة القاهرة

لحضرة صاحب العزة أحمد خيرى بك

مدير عام مصلحة التنظيم

ألقيت بجمعية المهندسين الملكية المصرية

بتاريخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦

مطبعة الاعتماد بشارع حسن الأكبر بمصر

تاريخ القاهرة

لما فتح العرب الديار المصرية اختطوا الفسطاط عام ٦٤٧م إلى شرق حصن بابليون فانتقل كرسى المملكة من مدينة الاسكندرية إلى الفسطاط التى أصبحت دار امارة ينزل بها ولاة مصر وظلت كذلك حتى بنى العسكر شمالى الفسطاط فسكنه بعض الأمراء وبقى البعض مخلصاً للفسطاط فلما أنشأ الأمير أحمد بن طولون القطائع عام ٨٦١م فى شمال العسكر سكن فيها واتخذها الأمراء من بعده منزلا إلى أن انقرضت دولة بنى طولون فصار أمراء مصر بعد ذلك ينزلون بالعسكر وما زالوا على ذلك حتى قدمت عساكر الامام المعز لدين الله الفاطمى مع قائده جوهر فبنى القاهرة عام ٩٦٧ م واستمر سكنى الرعية بالفسطاط وما زال على ذلك حتى تغلب الفرنج على سواحل البلاد الشامية ونزل مرى ملك الفرنج بجموع كثيرة على بركة الحبش يريد الاستيلاء على مملكة مصر وأخذ الفسطاط والقاهرة فعجز الوزير شاور بن مجير السعدى عن حفظ البلدين معاً فأمر الناس باخلاء الفسطاط واللحاق بالقاهرة للتحصن من الفرنج وكانت القاهرة اذ ذاك من الحصانة والامتناع بحيث لا ترام فارتحل الناس من الفسطاط وساروا بأسرهم إلى القاهرة وأمر شاور فألقى العبيد النار فى الفسطاط فلم تزل به بضعاً وخمسين يوماً حتى احترقت أكثر مساكنه فلما رحل مرى عن القاهرة واستولى شيركوه على الوزارة تراجع الناس إلى الفسطاط (أنظر الخريطة رقم ١).

موضع الفسطاط الى قبيل الفتح الاسلامى

كان موضع الفسطاط فضاء ومزارع فيما بين النيل والجبل الشرقى الذى يعرف بجبل المقطم ليس فيه من البناء والعمارة سوى حصن يعرف بقصر الشمع وينزل به والى الروم من قبل القياصرة عند مجيئه من الاسكندرية وحينما نزل عمرو بن العاص مصر اختط جامعه فى شمال هذا الحصن وانضمت القبائل بعضها إلى بعض وتنافسوا فى المواضع فولى عمرو بعض أعوانه فأنزلوا الناس وفصلوا بين القبائل وخصصوا لكل منها خطة وهى ما يسمى اليوم بالحارة .

ولما قدم مروان بن محمد آخر خلفاء بنى أمية إلى مصر منهزماً من بنى العباس نزلت عساكر صالح بن على وأبى عون عبد الملك بن يزيد فى هذه الصحراء حيث جبل يشكر المعروف بالكبش الآن حتى ملؤا الفضاء وأمر أبو عون أصحابه بالبناء فيه فبنوا وذلك فى سنة ١٣٣ ﻫ وصار العسكر مدينة ذات محال وأسواق ودور عظيمة وفيه بنى أحمد بن طولون مارستانه وكان بالقرب من بركة قارون وعظمت العمارة فى العسكر إلى أن قدم أحمد ابن طولون من العراق الى مصر فنزل بدار الامارة من العساكر وما زال بها الى أن بنى القصر والميدان بالقطائع فتحول من العسكر وسكن قصره بالقطائع . وبزوال ملك بنى طولون رجع الأمراء إلى العسكر إلى أن قدم القائد جوهر من المغرب وبنى القاهرة المعزية .

وقد نكبت البلاد بشدة عظمى فى خلافة المستنصر أعوام بضع

وخمسين وأربعمائة فتخربت القطائع وأمر ببناء حائط يستر الخراب عن نظر الخليفة إذا سار من القاهرة إلى مصر فيما بين العسكر والقطائع وأمر ببناء حائط آخر عند جامع ابن طولون . ولما كانت خلافة الآمر بأحكام الله أبى على منصور ابن المستعلى أمر وزيره فنودى مدة ثلاثة أيام فى القاهرة ومصر بأن من كان له دار فى الخراب أو مكان فليعمره ومن عجز عن عمارته يبيعه أو يؤجره من غير نقل شىء من أنقاضه ومن تأخر عن ذلك فلا حق له وأباح تعمير ذلك بغير طلب حق وكان سبب ذلك أنه لما قدم أمير الجيوش بدر الجمالى فى آخر القحط وقام بعمارة اقليم مصر أخذ الناس فى نقل ما كان بالقطائع والعسكر من انقاض المساكن حتى أتى على معظم ما هنالك الهدم فصار موحشاً وخرب ما بين القاهرة ومصر من المساكن ولم يبق هنالك إلا بعض بساتين فلما نادى الوزير بالتعمير أجابوا ندائه فعمرت بعض نواحيها .

القطائع ودولة بنى طولون

كانت موضع القطائع بين قلعة الجبل وجامع ابن طولون وهذا أشبه أن يكون طولها أما عرضها فانه من أول الرميلة تحت القلعة إلى الموضع الذى يعرف بزين العابدين وكانت مساحتها ميلا فى ميل تقريباً وكان انشاؤها على يد أحمد بن طولون لما كثرت عبيده ورجاله بحال يضيق بها داره ولا يتسع له فركب الى سفح الجبل وأمر بحرث القبور القديمة واختط موضعها وبنى القصر والميدان وأمر أصحابه وغلمانه وأتباعه أن

يختطوا لأنفسهم حوله فبنوا حتى اتصل البناء لعمارة الفسطاط ثم قطعت القطائع وسميت كل قطيعة باسم من سكنها . وتفرقت فى هذه القطائع السكك والأزقة وبنيت فيها المســـاجد الحسان والطواحين والحمامات والأفران وسميت أسواقها فقيل سوق العيارين وكان يجمع العطارين والبزازين وسوق الفاميين ويجمع الجزارين والبقالين والشوايين وسوق الطباخين ويجمع الصيارف والخبازين والحلوانيين . وبنى ابن طولون قصره ووسعه وحسنه وجعل له ميداناً كبيراً يضرب فيه بالصوالجة وعمل للميدان أبواباً عديدة تفتح كلها فى يوم العيد أو يوم عرض الجيش و بنى أحمد الجامع والمارستان ولما مات جاء ابنه خمارويه فزاد فى قصر أبيه وجعل من الميدان بستاناً عظيماً زرع فيه أنواع الرياحين والأشجار ولا ننسى بركة الزئبق التى جعل فى أركانها سككا من الفضة الخالصة .

وقد خربت القطائع فى الشدة العظمى زمن الخليفة المستنصر وهلك جميع من كان بها من الساكنين بعد أن كانت تغص بالدور الكثيرة والبساتين .

حريق الفسطاط

لم يقتصر الأمر على الشدة التى انتابت البلاد فى عهد المستنصر فخربت مبانيها العامرة فان الفرنجة لما استولوا على سواحل البلاد الشمالية وأرادوا الاستيلاء على مملكة مصر وهبطوا ببركة الحبش المعروفة الآن بالبساتين ، أمر الوزير أن لا يقيم بمصر أحد فترك الناس أموالهم وأثقالهم ونجوا

بأنفسهم وأولادهم ونزلوا بمساجد القاهرة وحماماتها وأزقتها وعلى طرقاتها فصاروا مطروحين بأولادهم وقد سلبوا سائر أموالهم فبعث الوزير شاور إلى مصر بعشرين ألف قارورة نفط وعشرة آلاف مشعل نار لاحراقها ولا زال بعض هذه القارورات محفوظا بدار الآثار العربيـة الى الآن فخربت مصر الفسطاط خراباً هو الآن كيمان مصر وقد تراجع الناس قليلا الى عمار الفسطاط بعدئذ الى أن كانت محنة الوباء العظيم فى سلطنة الملك العادل أبى بكر بن أيوب .

انشاء القاهرة

ان القاهرة المعزية هى رابع موضع انتقل سرير السلطنة اليه من أرض مصر فى الدولة الاسلامية وذلك ان الامارة كانت بالفسطاط ثم صار محلها المعسكر خارج الفسطاط فلما عمرت القطائع صارت دار الامارة الى أن خربت فسكن الأمراء بالعسكر الى أن قدم القائد جوهر لعساكر مولاه الامام المعز لدين الله فبنى القاهرة سنة ٩٦٧ م حصنا ومعقلا وشكلها مربع تقريباً ضلعه ١٢٠٠ متر وصارت القاهرة دار خلافة ينزلها الخليفة بحرمه وخواصه الى أن انقرضت الدولة الفاطمية فسكنها من بعدهم السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب ومن خلفه من نسله فصارت القاهرة مدينة سكنى بعد أن كانت حصنا يعتقل به ودار خلافة يلتجأ اليها .

لما ملك جوهر مصر أنبأ المعز بذلك فسار بعساكره من المغرب حتى نزل بالجيزة فعقد له جوهر جسراً من المراكب بالجزيرة فسار عليه

وقد زينت له مدينة الفسطاط فلم يشقها ودخل إلى القاهرة فاستقر هناك واختط القصر وبات المصريون فلما أصبحوا حضروا للهناء فوجدوه قد حفر أساس القصر بالليل وقد اختطت كل قبيلة خطة عرفت بها وقصد جوهر باختطاط القاهرة حيث هى اليوم أن تصير حصنا فيما بين القرامطة وبين مدينة مصر ليقاتلهم من دونها فأدار السور اللبن على المنطقة التى نزل فيها بعساكره وأنشأ من داخل السور جامعاً وقصراً وأعدها معقلا يتحصن به وتنزله عساكره واحتفر الخندق حيث منطقة الدمرداش الآن ليمنع القرامطة من دخول مصر وكان للقاهرة بابان فى الجهة القبلية هما بابا زويلة وفى الجهة البحرية بابان أحدهما باب النصر أمام رحبة الجامع الحاكمى والآخر باب الفتوح وفى الجهة الشرقية بابان هما باب البرقية والباب المحروق وفى الجهة الغربية باب سعادة وباب الفرج وباب الخوخة .

وكان داخل سور القاهرة قصرين وجامع يقال لأحد القصرين القصر الشرقى الكبير وهو منزل سكنى الخليفة ومحل حرمه وموضع جلوسه لدخول العساكر وأهل الدولة وفيه الدواوين وبيت المال وخزائن السلاح والاخر تجاه هذا القصر ويعرف بالقصر الغربى وكان يشرف على البستان الكافورى وموقعه بين القصر والخليج المصرى ويتحول اليه الخليفة فى أيام النيل للنزهة على الخليج وعلى ما كان إذ ذاك بجانب الخليج الغربى من البركة التى يقال لها بطن البقرة . وكان يقال لمجموع القصرين القصور الزاهرة ويقال للجامع جامع القاهرة والجامع الأزهر .

القاهرة فى عهد الأيوبيين

قدم أمير الجيوش بدر الجمالى وسكن القاهرة وهى خاوية على عروشها غير عامرة فعمل جهده فى تعميرها بما خلا من فسطاط مصر فأخذ الناس ما كان هنالك من أنقاض الدور وغيرها وعمروا به منازل القاهرة وسكنوها إلى أن انقرضت الدولة الفاطمية وولى الحكم صلاح الدين الأيوبى فنقلها عما كانت عليه من الصيانة وسمح للشعب بسكناها وضعفت العناية بقصور الخلافة فتهدم بعضها وأزيلت معالمه فصارت خططاً وحارات وشوارع ونزل السلطان منها فى دار الوزارة الكبرى حتى بنيت قلعة الجبل عام ١١٦٦ م فتردد اليها صلاح الدين وأقام بها وتزايدت فى هذه الفترة عمارة الحسينية وحافتى الخليج الكبير وما حول بركة الفيل وكثرت القصور بقلعة الجبل وعمر حى الصليبة إلى جامع ابن طولون وما جاوره الى المشهد النفيسى . واتصلت عمائر مصر والقاهرة فصارا بلداً واحداً يشتمل على البساتين والقصور والدور والأسواق والفنادق والخانات والحمامات والشوارع والأزقة والدروب والخطط والمساجد والمدارس والحوانيت والمطابخ والشون والبرك والخلجان والجزائر والرياض متصلا جميع ذلك بعضه ببعض من مسجد تبر حيث القرافة الشرقية القبلية الكبرى الى بساتين الوزير حيث بركة الحبش ومن شاطىء النيل بالجيزة الى جبل المقطم وما زالت الدور تضيق بأهلها حتى حدث الفناء سنة ٧٤٩ هـ فخلا كثير من المواضع المتقدم ذكرها وآلت الى السقوط .

ســـور القـــاهرة

من المعالم الظاهرة للقاهرة سورها العظيم وقد بنى ثلاث مرات ففى المرة الأولى وضعه القائد جوهر والثانى وضعه أمير الجيوش بدر الجمالى فى أيام الخليفة المستنصر والثالث بناه الأمير بهاء الدين قراقوش فى سلطنة الملك صلاح الدين الأيوبى وكان الأول من لبن وضعه جوهر على المنطقة التى نزل بها هو وعساكره فأداره على القصر والجامع ومما يثير العجب أن اللبنة الواحدة كانت قدر ذراع فى ثلثى ذراع و بعرض جدار السور الذى يسع أن يمر به فارسان والسور الثانى بناه الأمير بدر الجمالى فى سنة ٤٨٠هـ وزاد فيه الزيادات التى فيما بين بابى زويلة وباب زويلة الكبير وزاد عند باب النصر أيضاً جميع الرحبة التى كانت تجاه جامع الحاكم إلى باب النصر وجعل السور من لبن وأقام الأبواب من حجارة وأما الثالث فقد بنى فى عهد صلاح الدين الأيوبى بالحجارة على ما هو عليه الآن وقصد بأن يجعل على القاهرة ومصر والقلعة سوراً واحداً وكان ذلك فى عام ١١٨٠ م .

وقد قام المماليك أثر انقضاء صولة الأيوبيين وظلوا يحكمون البلاد طول الفترة بين (١٢٢٧—١٥١٧م) واليهم يرجع الفضل فى انشاء معظم المساجد الأثرية بالقاهرة ومن بعدهم جاء الأتراك ثم كان احتلال الفرنسيين عام ١٧٩٧م وقد عملت مدافعهم على تخريب نواح مختلفة من احياء القاهرة وتركتها كيانا من الأتربة .

واسترد العثمانيون سطوتهم فى سنة ١٨٠١ م وأصبحت مصر ولاية عثمانية (أنظر الخريطة رقم ٢) .

خلجان القاهرة و بركها

ومن طرق توصيل المياه للمدينـة القديمة انشاء الخلجان والبرك فمن الخلجان التى كانت بالقاهرة خليج مصر وخليج فم الخور وخليج الذكر والخليج الناصرى وخليج قنطرة الفخر .

وخليج مصر اختطه قدماء المصريين ثم اندثر وجدد حفره فى عهـد ملوك الروم ثم أعيد حفره مرة أخرى فى عهد عمرو بن العاص وكان يصب فى البحر الأحمر فتسير فيه السفن إلى الحجاز وظل هذا الخليج منتزهاً لأهل القاهرة يعبرون فيه بالمراكب للنزهة إلى أن حفر الملك الناصر محمد بن قلاوون الخليج المعروف بالخليج الناصرى .

أما الخليج الناصرى فـكان يخرج من النيل بقرب مستشفى قصر العينى الآن و يصب فى الخليج الـكبير بجهة الفجالة الآن وكان سبب حفره أن الملك الناصر محمد بن قلاوون أنشأ قصوراً وخانقاه بناحية سرياقوس وجعل هناك ميداناً يسرح اليه فأراد أن يحفر خليجاً من النيل لتمر فيه المراكب الى ناحية سرياقوس لحمل ما يحتاج اليه من الغلال وغيرها فأعلن بذلك أمراء الدولة فأحضروا الفلاحين التـابعين لهم وتم حفر الخليج فى خلال شهرين عام ١٣٢٥ م فأنشأ الناس الأسواق على جانبيه وجرت فيه السفن

بالغلال وأخذ النـاس فى العمارة على حافتى الخليج وتنافسوا فى السكن هناك وصار هذا الخليج موطن أفراح وملعب أتراب ومحل تيه وقصف .

برك مصر والقاهرة

ومن أهم البرك التى كانت موجودة بمصر والقاهرة بركة الحبش وبركة شطا وبركة قارون والبركة الناصرية وبركة الشقاف وبركة السباعين وبركة الرطلى وبركة الفيل وبركة بطن البقرة .

وأما بركة الحبش فهى فى ظاهر مدينة الفسطاط من قبليها فيما بين الجبل والنيل وقد كان حول هذه البركة ما لا يقل عن ثمانية عشر بستاناً ومنتزها كانت فى زمن الفيضان تعج بأهل الأدب والظرف وكان القاهريون يخرجون فى أيام النوروز والغطاس والميلاد والمهرجان الى بركة الحبش فيضربون عليها المضـــارب الجليلة والسرادقات والقباب والشراعات وما يكاد ماء النيل ينحسر عن تلك البركة حتى تبدو فى منظر فتان مما يغطيها من زراعة الـكتان وغيره .

وبركة قارون كان عليها عدة عمائر جليلة عند ما عمر العسكر والقطائع فلما خرب العسكر والقطائع خربت تلك الدور .

ويلى هذا بركة الفيـل وموقعها كان تجاه القاهرة عنـد ما بناها جوهر القائد وقد عمر الناس حولها فصارت مساكنها أجل مساكن

مصر كلها وقد كانت المناظر حولها بهجة وزينة واعتاد السلطان أن يركب فيها بالليل .

وبركة الرطلى : كانت تعرف ببركة الطوابين لأنه كان يضرب بها الطوب وكان فى شرقى هذه البركة زاوية بها نخل كثير وفيها شخص يصنع الأرطال الحديد التى تزل بها الباعة فسماها الناس بركة الرطلى نسبة لصانع الأرطال ولم تزل هـــذه الجهة معروفة بهذا الاسم إلى الآن بالفجالة .

ولما جرى الماء فى الخليج الناصرى ودخل منه إلى هذه البركةصارت المراكب تعبر إلى البركة من الخليج فتدور حولها تحت البيوت وهى مشحونة بالناس ويقضون أوقاتهم فى أحوال من اللهو يقصر عنها الوصف .

بركة بطن البقرة « الأزبكية »

كانت فى الأصل بستاناً ثم أمر الخليفة الظاهر لأعزاز دين الله بازالة هذا البستان وبعمله بركة فلما كانت الشدة العظمى فى زمن المستنصر هجرت البركة وبنيت فى موضعها أبنية أزيلت فيما بعد وعمق حفر الأرض وسلط عليها ماء النيل فكانت كغيرها من البرك موضعا للنزهة والتريض .

الجسور والكبارى

الجسر بوسط النيل :

لما ازدادت قوة تيار النيل على ناحية بولاق اهتم الملك الناصر بذلك عام ٧٣٨ هـ فطلب المهندسين من دمشق وحلب والعراق ومصر فلما تكاملوا عنده ركب بعساكر من قلعة الجبل إلى شاطىء النيل حيث نزل وبين يديه الأمراء وسائر أرباب الخبرة من المهندسين وأخبرهم بأمر جسور النيل فاقتضى الحال أن يعمل جسر فيما بين بولاق وناحية أنبوبة « وهى امبابة الآن » من البر الغربى ليرد قوة التيار عن البر الشرقى إلى البر الغربى وأمر بجمع الناس وتسخيرهم للعمل فأنجزوه فى مدة شهر واحد واستعملوا فيه من الحجارة قدر ثلاثة وعشرون ألف مركب وكان هذا الجسر سبباً فى تحول ماء النيل عن بر القاهرة .

الكوبرى فيما بين الجيزة والروضة :

لما أنشأ الملك الناصر الجسر السابق ذكره وتحول النيل عن القاهرة انكشفت أراضى كثيرة وصار الماء يخاض من بر مصر إلى المقياس وعانى الناس كثيراً لبعد الماء عن القاهرة وارتفع ثمن الماء حتى ضج القوم وشكوا إلى السلطان الملك كامل بن الملك الناصر فطلب المهندسين وركب السلطان بأمرائه من القلعة إلى شاطىء النيل وكان فى بدء زيادته فاقتضى الرأى نقل التراب والشقاف من مطابخ السكر التى كانت بمصر والقائه بالروضة لعمل الجسر فنقل شىء عظيم من ذلك فى المراكب إلى الروضة وعمل جسر من

الجيزة إلى نحو المقياس فى طول نحو ثلث ما بينهما من المسافة فعاد الماء إلى جهة مصر حتى علا الماء الجسر بأسره وكان ذلك عام ٧٤٧ وقتل الملك الكامل وتولى أخوه الملك المظفر فاستغاث به الشعب للغلاء الذى حدث فى ثمن المياه فجمع المهندسين واتفقوا على إقامة جسر ليرجع الماء عن الجيزة إلى مصر والقاهرة وقدروا تكاليف المشروع بمائة وعشرين ألف درهم فضة فأمر بجمعها من أرباب الأملاك التى على شاطىء النيل ولكن كان هذا المبلغ كبيراً فرؤى توزيعه على الأمراء والجنود والكتاب وأصحاب الحوانيت والأعيان وسخر الناس فى العمل وقد رؤى أنه من اللازم حفر خليج يجرى الماء فيه عند زيادة النيل لتضعف قوة التيار عن الجسر فحفر هذا الخليج من موقع الجسر إلى بولاق فقرب الماء من القاهرة .

جسر الخليلى

هذا الجسر يقع فيما بين الروضة من طرفها البحرى وبين الجزيرة الوسطى وكان السبب فى إنشائه هو ازدياد تحول مياه النيل عن القاهرة بعد إنشاء الجسر السابق وقد أقيم على خوازيق من خشب السنط طول كل منها ثمانية أذرع جعلت فى صفين فى طول ثلثمائة قصبة وعرض عشرة قصبات وسمرت فيها أفلاق النخل الممتدة وألقى بينها تراب كثير ومع ذلك ما ازداد الماء الا انطرادا عن بر القاهرة ومصر حتى لقد انكشف بعد عمل هذا الجسر شيء كثير من الأراضى التى كانت مغمورة بماء النيل وبعد النيل عن القاهرة بعدا لم يعهد له مثيل .

القاهرة فى عهد محمد على

إن نظرة بسيطة إلى الخريطة التى وضعتها الحملة الفرنسية تكفى لبيان تخطيط القاهرة وما وصل إليه فى العصور المتتابعة فقد زالت شوارعها الواسعة وميادينها العديدة كما اندثرت معالم بعض البساتين الغناء واستولى عليها الناس وبنوا منازلهم فوق أرضها دون نظام متبع ولا خطة منسقة بل معظمها فى خطوط متعرجة

ذلك هو نهج التخطيط فى القرون الوسطى وقد قصدوا بتعريج مسالكها اتقاء هجمات الاعداء إلا أن ذلك يحرم الجمهور والمارة من التهوية والاضاءة الكافية مما دعا ولاة مصر من أمراء الأسرة العلوية الكريمة إلى شق الشوارع والمنافذ لتوفير أسباب الصحة ولتمكين حركة المرور المتزايدة من وجود طريق لها بل ان هناك خطوة كبرى خطاها محمد على فى سبيل المحافظة على أرواح شعبه وحمايته فانه رأى تعدد حوادث سقوط المنازل على أربابها لقدم عهد بنائها فندب المهندسين والملاحظين للكشف على المساكن وخول لهم سلطة هدم المتداعى منها فان كان المالك لها يقوى على اعادة بنائها مرة أخرى كان بها والا فانها تبنى على نفقة الدولة وتصير ملكا لها .

ومن مستحدثات محمد على شارع شبرا إذ حفه على جانبيه بأشجار اللبخ والجميز بالتبادل فصار متنزه أهل القاهرة وفى آخره أنشأ قصرا له على الطريقة الرومية وحديقة بديعة التنسيق ثم رغب بعد ذلك

فى تحويل بركة الأزبكية بعد قفارها إلى بستان يهرع إليه الأهلون وعدل الميدان و نظمه لوقوعه أمام دار الألفى التى وهبها إلى ابنته الأميرة زينب هانم حيث المكان المعروف بفندق شبرد وما حوله الآن ولا ننسى حى بولاق والسبتية بمصانعها وفاوريقاتها الضخمة فان محمد على لم يُقتِّر فى البذل على الصناعة وأهلها فأنشأ لهم الدور الملائمة وأنشأ مسابك للحديد ومصانع لغزل القطن ونسجه وأخرى لتبييض القماش وغير ذلك مما لا يمكن حصره من أيادى محمد على على هذه البلاد (انظر الخريطة رقم ٣)

ازالة تلال القاهرة وردم البرك والمستنقعات

إن برك القاهرة التى سبق لى الكلام عليها لم يبق من معالمها اليوم إلا أسمائها تذكرنا بها أما مواقعها فقد ردمت بما خلفه الفرنسيون وراءهم من الأطلال الخزنة وما تركته مدافعهم وقنابلهم من الاثار الدامية والأتربة المتراكمة فى غرب القاهره التى ظلت تتزايد يوما بعد يوم حتى أمر ابراهيم باشا بازالتها وبردم البرك بما يستخرج من أتربتها فكانت تلك أجل خدمة للقاهره فرجت عن ضيقها وخرج القوم يعمرون أماكنها

القاهرة فى عهد إسماعيل

ثم بعد ذلك أمر الخديو اسماعيل بانشاء حى الاسماعيلية وهو يمتد بين جسر السبتية أعنى الطريق الموصل من مصر إلى بولاق وهو حده البحرى وحده الغربى ترعة الاسماعيلية الآخذة من قصر النيل وساحل

النيل إلى القصر العينى وحده القبلى شارع القصر العالى والخليج المصرى وحده الشرقى سور البلد القديم وقد عنى إسماعيل بتجميل هذا الحى وجعل شوارعه مستقيمة وأغلبها متقاطع على زوايا قائمة ودكت أرض شوارعه وحاراته بالدقشوم وجعل فى جانبى كل شارع وحارة رصيف للمشاة ومدت فى جميعها مواسير الماء لرش أرضها وسقى بساتينها ونصبت فيها مصابيح الغاز لانارتها فأصبحت من أبهج أخطاط القاهرة وأعمرها وسكنها الأمراء الأعيان ومن أهم الشوارع التى أنشئت بهذا الحى شارع بولاق « فؤاد الأول حال » وشارع المغربى وشارع المناخ وشارع قصر النيل وشارع عماد الدين وشارع المدابغ وشارع مضر العتيقة« شارع القصر العينى الآن » وشارع أبى السباع والساحة ومنصور والقاصد والحوياتى وشارع الدواوين

ومما نلاحظه على تخطيط هذه المنطقة وجود الميادين الدائرية مثل ميدان سوارس وميدان سليمان باشا وميدان لاظ اوغلى ولهذا النوع من الميادين فائدته فى تنظيم حركة المرور بدون الالتجاء إلى بوليس المرور لأن حركة السيارات الآتية اليه تكون مماسة غير متقاطعة عموديا كما هو الحال فى تقاطع الشوارع العمودية مثل شارع عماد الدين وشوارع المناخ والمغربى وفؤاد الأول فهذه لا يمكن تلافى اخطار حركة المرور فيها إلا بواسطة بوليس المرور .

ويجب أن نذكر فضل الخديو إسماعيل فى إنشاء حدائق الأزبكية والحيوانات والأرمان بالجيزة وما اشتملت عليه الأولى من الأشجار التى استحضرها من مختلف البلدان وما احتوته الثانية من الجبلايات والشلالات

واالكبارى والأزهار والرياحين والوحوش والطيور المختلفة وطرقها المرصوفة بالزلط الدقيق المستدير الشكل المختلف الألوان والمنتظم الوضع فى أشكال هندسية خلابة . وحديقة الأورمان من الحدائق الشاسعة الغنية بأشجارها ومياهها وقد قصد بها محاكاة الطبيعة فى مسالكها المتعرجة وطرقها غير المنتظمة وبجوار هذه الحدائق اليوم عدداً كبيراً من كليات الجامعة المصرية وادارتها ومبنى صالة الاحتفالات بها و يعد هذا من أفخم مبانى القاهرة وقد زاده أهمية ذلك الشارع الموصل اليه والمغروس بالأشجار والخضرة على جانبيه .

وكان الخديو إسماعيل يود تنظيم ما بقى من القاهرة على أسلوب تنظيم الاسماعيلية فكان من أغراضه جعل سراى عابدين مركزاً يتفرع منه عدة شوارع منها ما تم وامتد إلى الاسماعيلية والأزبكية ومنها ما لم يتم كشارع يمتد من عابدين إلى السيدة زينب ثم رغب فى إنشاء شوارع مركزها جامع السيدة زينب وتمتد فى جهاتها وتقطع حارات البلد القديمة مع عطفها وأزقتها لتجديد الهواء وأحدها يكون من ميدان السيدة زينب إلى بركة الفيل إلى شارع محمد على وكان يرغب فى مد شارع من العتبة الخضراء الى باب الفتوح وكان من مشروعاته أيضاً إزالة التلول الواقعة فى شرق القاهرة (أنظر اللوحة رقم ٢)

شارع محمد على

لما شرعت الحكومة فى فتح شارع محمد على وعمل رسمه جاء مروره وسط مقبرة الأزبكية فهدمت الترب ونقل منها بعض العظام إلى قرافة الامام الشافعى وغيرها والبعض الآخر عمل له صهريج مخصوص ودفن به وبنى عليه مسجد عرف بمسجد العظام بشارع عبد العزيز الآن .

ولما كان هذا الشارع قاطعاً لجزء كبير من عرض المدينة واتجاهه الواقع بين الشرقى والجنوبى والبحرى والغربى حدث تغيير فى هواء أغلب انحاء المدينة وكان التصميم فى الأصل على أن يجعل عرضه عشرين مترا منها ثمانية للرصيفين المجاورين للمنازل والاثنا عشر الباقيـــة لمرور العربات والحيوانات وغير ذلك وعلى أن تعمل عقود للرصيفين المذكورين وتبنى المساكن فوقهما فيحصل بذلك الوقاية من حر الشمس فى زمن الصيف ومن المطر فى زمن الشتاء ثم رؤى غرس الأشجار على جانبى الشارع ولكن عدل عن ذلك أخيرا .

وقد صار شق هذا الشارع ليصل بين العتبة الخضراء وبين جامع السلطان حسن فاكتسب الشارع بذلك أهمية فوق أهميته لابرازه ذلك الأثر من مسافة لا تقل عن الألفى متر . (الخريطة رقم ٤) .

القاهرة فى عهد حضرة صاحب الجلالة
الملك فؤاد الأول

ثم جاء عهد حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك فتفضل فشمل بسامى عنايته عاصمة ملكه الأولى فسارت المشاريع فى سبيل التنفيذ سيرا حثيثا بما يكفل الراحة والرفاهية لشعبه المحبوب وبدت تلك الحركة فى تعمير انحاء جديدة من المدينة مثل هليوبوليس وحدائق القبة والزمالك وكان طبيعيا أن تزداد مساحة المدينة تبعا لزيادة عدد السكان فتعداد سكان القاهرة فى سنة ١٩٠٠ هو ٦١٥٠٠٠ نفس وفى سنة ١٩٣٥ حوالى ١٣٠٠٠٠٠ نفس. وبلغت زيادة مساحة القاهرة منذ سنة ١٩٠٠ ما يقرب من الألفى فدان وهى تبلغ الآن ٣٨٠٠٠ فدان.

ويعتبر هذا العهد بحق عهد انشاء وتجديد فاما عن حركة البناء فان القاهرة لم تعهد نشاطا مثل الذى رأته فى هذا العهد ولم يقتصر النشاط على كثرة العدد بل تخطاه إلى العناية بهندسة البناء وورونقه وقد أقيمت عدة منشئات حكومية عامة مثل مبانى الجامعة المصرية ومبانى مستشفى القصر العينى ومدرسة الطب ومبانى الجامعة الأزهرية والمحكمة المختلطة وكوبرى الخديوى اسماعيل أما النشاط الشعبى فى حركة البناء فهو منقطع النظير.
(أنظر الصور رقم ٥، ٦، ٧، ٨)

ولم يكن حظ التجديد بأقل من الانشاء فقد نفذت مشاريع ترمى إلى ازالة بعض الأحياء الوطنية القديمة للتخلص من منازلها المتداعية ولتيسير

سبل الاتصال بين قلب العاصمة ومختلف أنحائها بعد كثرة اقتناء السيارات الخاصة وكذا درست مصاعب حركة المرور بغية تسهيله والاقلال من حوادثه بترتيب المآوى اللازمة بالميادين والشوارع وتخصيص الشوارع الجانبية للانتظار «Parking» وكذا بانشاء ممرات سفلية عند تقاطع الشوارع مع خطوط السكة الحديد .

واقتضت رغبة جلالته السمو بالعاصمة إلى مصاف المدن الاوروبية الفخيمة بالاهتمام بشوارع النزهة والشوارع الرئيسية وغرس الأشجار بها لتزيينها واضاءتها اضاءة قوية . ومن الأمثلة البارزة لذلك شارع الملك نازلى وشارع الاهرام وشارع الخليفة المأمون وشارع الخليج المصرى بعد ان يكتمل توسيعه وكورنيش النيل (أنظر الصور ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١٢) .

ولما كان من أهم ما يرمى اليه جلالته هو المحافظة على صحة شعبه فقد رأى ازالة كيان الاتربة الواقعة فى شرقى القاهرة وتمهيد أرضها وانشاء منطقة صناعية بها .

وقد جهزت مشروعات تخطيطية للمناطق التى يؤمل التوسع فى تعميرها مستقبلا لنزع ملكية شوارعها الرئيسية وميادينها العامة لضمان أنشاء احياء منسقة ومن ذلك المدينة الفؤادية والمنطقة الشمالية للمدينة والمنطقة الشرقية القبلية لها وإلى جانب هذا جهزت مشاريع قوانين خاصة بالتنظيم والمبانى والصحة العامة والمجارى كل ذلك رغبة فى تجميل المدينة والمحافظة على الصحة العامة فيها .

أما الحدائق العامه والمتنزهات فهى من ضروريات القاهرة لا سيما

فى الصيف ومن الحدائق المستحدثة حديقة مورو والحديقة الأندلسية وحديقة حلوان وكل من هذه الثلاثة مباهج تزينها .

ومما امتاز به هذا العهد العناية بشوارع المدينة برصفها وتغطيتها بالأسفلت وكنسها مرات متعددة فى اليوم وغسلها فى أوقات متقاربة ليلا .

وقد شمل الاصلاح فيما شمل جبانات المسلمين بان أضيفت اليها مساحات كبيرة فى نواح مختلفة من الأحياء الواقعة شرقى البلد وخططت تخطيطا محكما ذو شوارع منتظمة .

حركة المرور وعلاقتها بتخطيط مدينة القاهرة

عقب الحرب العالمية انتشر العمران باطراف المدن الكبيرة فى البلدان التى كانت متأثرة بالحرب والتى أوقفت الانشاءات فيها أثناء الحرب انتشاراً عظيما وقد عانت من جراء ذلك جميع بلديات هذه المدن صعوبة نحو التمش مع هذا العمران المستجد وكان لمدينة القاهرة بسبب استئناف الانشاءات نصيب وافر منها وسرعان ما امتد العمران صوب أطراف العاصمة بجهات شبرا والعباسية والقبة والزيتون والمطرية وضاحية مصر الجديدة وتبع ذلك طبعاً زيادة حركة المرور لا سيما وأنه بعد تلك الحرب الطاحنة ابتدأ استعمال السيارات ذات الحركة الميكانيكية بكثرة للغاية وذلك لسببين : —

الأول — الرغبة فى الوصول ال قلب العاصمة فى أقصر وقت ممكن .

الثانى — كثرة المعامل التى أوجدتها الحرب العالمية ورخص منتجاتها

وفيما يلى شرح لما وصلت اليه الحالة . ففى عام ١٩١٤ أى أبان الحرب كان عدد السيارات والدرجات ذات المحرك الميكانيكى التابعة لمصالح الحكومة والمرخص بها من بوليس العاصمة ٨٣٨ واحدة وفى عام ١٩١٨ تبلغ عددها ٩٩٦ وفى سنة ١٩٣٥ أصبح ١٤٧٢٩ واحدة من ذلك يتضح جليا أن الزيادة كانت فى بادىء الأمر تدريجية ثم زادت زيادة غير مضطردة فى عام ١٩٣٥.

وكان من نتيجة عمل الطرق الزراعية المؤدية إلى مدن القطر وسرعة الوصول اليها أن انشىء بالمديريات أقلام مرور وطفقت هذه المديريات تصرف رخصاً للسيارات بعـــد أن كانت قاصرة على محافظات مصر والاسكندرية والقنال .

هذا عدا العربات التى تجرها الدواب وقد زاد عدد العربات الكارو من ١١ الف إلى ١٥ الف عربة تقريباً فى سنتى ١٤ و٣٥ وقد نقص عددها فى سنة ١٩١٨ إلى ٩ آلاف عربة ولعل الزيادة بعد النقص راجعة إلى زيادة ضريبة البنزين .

فللسبب الأول كان من الضرورى شق شوارع جديدة وتعديل بعضها وعمل نفق تحت الأرض عند تقاطع السكك الحديدية بالشوارع الرئيسية ضمانا لتنظيم حركة المرور ولسهولة الوصول إلى قلب العاصمة فمثلا قامت مصلحة التنظيم فعلا بفتح شارع الأمير فاروق لايصال العباسية والضواحى البحرية بوسط المدينة وكذلك أجرت فتح شارع الأزهر لتخفيف ضغط حركة المرور عن شارعى الموسكى والسكة الجديدة وقد أنشأت نفق أرض الطويل بشبرا لايصال محطة البضائع الجديدة

بالشرابيه بحى شبرا وروض الفرج وتخفيف المرور عن ميدان باب الحديد وأيضاً تجرى إنشاء نفق السبتية لايصال شبرا وبلاد وجه بحرى بالمركز التجارى ودور الأعمال بالمدينة وقدتم تقرير إنشاء نفقين أحدهما تحت سكة حديد الضواحى أمام المستشفى القبطى وذلك لايصال محطة البضائع بالأحياء التجارية بالمدينة وثانيهما نفق شارع الأهرام تحت سكة حديد الوجه القبلى وغير ذلك من توسيع شوارع وشق نوافذ للشوارع التى كانت مسدودة من قبل مثل شارع الدرب الأصفر بحى الجمالية وغيره بالنسبة للأغراض المذكورة .

وللسبب الثانى أنقصت المصلحة عرض كثير من أفاريز شوارع العاصمة لامكان إيجاد محال لانتظار السيارات سواء كانت فى منتصف أو على جوانبها وأنشأت مآوى لمحطات الترام لوقاية المارة من أخطار حركة المرور جاعلة نصب عينيها فى تقصير الأفاريز إراحة المارة وحركة المرور على السواء .

غير أنه بسبب الزيادة الفجائية التى لم تكن منتظرة فى عدد السيارات فى السنوات الأخيرة والتى حدثت بسبب التنافس التجارى والمضاربة فى أثمان السيارات والتساهل فى دفع أثمانها بدفع المشترين لها على أقساط علاوة على قيادة أصحاب السيارات لها بأنفسهم رغبة منهم فى الاقتصاد وتركهم إياها أمام دور أعمالهم نهاراً وأمام دور الملاهى والمقاهى ليلا رؤى فى العهد الأخير درس مواقع للانتظار بما يتفق وعدم إعاقة حركة المرور وما يكفل تنظيمه يتلاءم مع أحدث الطرق سواء كان ذلك من جهة انتظار السيارات أمام دور العمل أو أمام الملاهى والمقاهى وغيرها .

التخطيط الحديث للمدنية

شارع الأمير فاروق وشارع الأزهر

من أبرز الأمثلة على الأعمال الهامة التى قامت بها الحكومة هو شق شارعى الأمير فاروق والأزهر أما أول الشارعين فعلاوة على أنه قد سهل سبل الاتصال بين حى العباسية وقلب القاهرة بسبب قصر المسافة ففائدته من الوجهة الصحية كبيرة لأنه اكتسح جزءاً كبيراً من المبانى البالية المتلاصقة كانت غير صحية بالمرة فأفسحت المجال لغيرها بتوفير الضوء والحرارة والتهوية اللازمة .

أما شارع الأزهر فان الفكرة الأصلية فى شقه فهى تخفيف الضغط عن شارع الموسكى وقد كان حينئذ أهم الشوارع التجارية فى القاهرة ولكن اتصل بهذه الفكرة نظرية أخرى سامية وهى الاهتمام بالأزهر أكبر وأقدم جامعة إسلامية فى الشرق إذ كان من العار أن يظل محاطاً بالأزقة والحوارى والشوارع الحقيرة وكان لا يمكن الانسان الوصول إليه إلا عن طريقها ولما كان هذا لا يتمشى مع ما للازهر من الجلال والاكبار فقد جاء شارع الأزهر محققاً لهذه الفكرة فأبرز الأزهر من بين الحطام وقد كان شق هذين الشارعين فرصة لا بأس بها التشريع قوانين جديدة لتنظيم المبانى وتحديد الطرز والارتفاعات والبروزات وغير ذلك مما هو متبع فى جميع البلاد الأوروبية وحقاً لقد قامت وزارة الأوقاف ببناء بضع عمارات على مدخل الأمير فاروق فجاءت مطابقة لقواعد الفن وكذا قام

بعض الأفراد بعمل بضع عمارات نجحت أيضاً من الوجهة الفنية إلا أن هناك بعض انتقادات لا بد من ذكرها فالكثير من العمائر قامت على قطع صغيرة من الأراضى هى التى بقيت بعد ضائع التنظيم دون ضم أجزاء أخرى اليها حتى يمكن الوصول إلى مسقط أفقى ملائم والكثير من هذه القطع مثلث الشكل وليس هناك أى مبالغة فى أن البعض منها مثلث تماماً وبذا يبدو منظره غير مألوف للأعين وكان العلاج الوحيد لذلك هو قيام الحكومة بنزع ملكية شريط من الأرض بعرض ٣٠ متر على كلا جانبى الشارع ثم تعيد بيعه مرة أخرى بأثمان مرتفعة وبالقيود والشروط التى تراها ملائمة فتتفادى بذلك تلك المناظر المشوهة لجمال الشوارع والمنافية للروح التى شق الشارع من أجلها وفى الوقت نفسه يمكنها تعويض جزء عظيم من مصاريف نزع الملكية للشارع الأساسى وبذلك أيضاً يكون للحكومة السيطرة التامة على حركة التعمير والانشاء وتجميل المدينة .

وإذا تجاوزنا عن بعض المبانى التى تركت متخربة بعد الاستيلاء على ضائع التنظيم أما لعدم قدرة أصحابها لاعادة بنائها أو لأى اسباب أخرى يجب أن نقرر أن هذين الشارعين الهامين قد خففا الضغط الناتج عن حركة المرور ولكن مما يؤسف له أن شارع الأزهر لا زال محجوباً عن ميدان العتبة الخضراء بعمارة الأوقاف القائمة حجر عثرة فى سبيله فاذا تم الاتفاق نهائياً على نزعها اتصل الشارع بالميدان مباشرة وسوف يكتمل تنظيم مجموعة هذه الشرايين متى تم تنظيم ميدان العتبة الخضراء وتذليل صعوبات حركة المرور فيه وتجميل موقع المحكمة المختلطة القديمة بعد أن تمت إزالتها انظر الخريطة رقم ٤

مشروع نفق السبتية

ومشروع نفق شبرا لا يقل فى الأهمية عن المشاريع سالفة الذكر فقد ازدادت حركة الانشاء فى شبرا زيادة عظيمة تضاعفت معها حركة المرور ولما كان نهر الكوبرى القائم الآن ضيقاً فقد أصبح غير كاف لعمل طريقين للمرور أحدهما للذهاب والآخر للاياب ولذا رؤى إنشاء نفقين للمرور أحدهما وهو الأصغر بعرض ١٨٫٠٠ متراً سيقوم موضع الكوبرى الحالى أما الاخر فسيكون بعرض ٤٠٫ متر موقع مزلقان السبتية وقد سارت مصلحة التنظيم شوطاً عظيما فى سبيل نزع ملكية المنازل والأراضى اللازمة لتنفيذ هذا المشروع تدريجياً (انظر اللوحة رقم ٣) .

توسيع شارع الخليج المصرى

أما شارع الخليج فسيصبح بعد اتمام توسيعه مضارعا لأعظم الشوارع الأوربية فى بهائه ورونقه وانتظام الحركة فيه على تعداد أنواعها وتباينها بين سريعة وبطيئة وسيكون عرض هذا الشارع أربعون مترا على الاقل مقسمة حسب القطاع المبين بعد وقد بدأت عملية التوسيع من ميدان السيدة زينب لانها كانت المنطقة المكتظة بالمنازل العتيقة التى ابلاها مرور الزمان فذهب المشروع بتلك المنازل واكتسح فى طريقة الشوارع الضيقة والمنعطفات وبذا مهــــد للجامع الرشيق أن يتسيطر على الميدان بجلاله وروعته فبدت قيمته الفنية وتنفست المنطقة بأجمعها الصعداء بعد زوال تلك الكتلة العظيمة و بعد هذا الميدان الوطنى تحسينا مهما للمنطقه وقد وجهت

المصلحة عنايتها الى تجميل هذا الميدان فعدلت خطوط الترام فيه بأن وضعتها في منتصف الميدان بعيدة عن المنازل وكذا عدلت موقع تخزين الخطوط المنتهية في الميدان بحيث أصبح من الميسور ايجاد متنزه صغير وترتيب موضع لمركبات الامنيبوس (انظر الصورة رقم ١٢) .

كورنيش على النيل

أن النفس تميل بطبيعتها الى رؤية مناظر المياه ونهر النيل العظيم يشطر المدينة وشواطئه في الصيف مصيف من لا تمكنهم ظروفهم المادية من ارتياد المصايف البحرية فكان من الضروري الاعتناء بشواطئه وتسويرها وفتح الشوارع بجوارها ليتمكن سكان القاهرة من الهروع اليها وقد عملت تكسيه واطيه حول شاطىء النيل في الجزء القبلي من الجزيرة في المنطقة الواقعة بين كوبرى الخديو اسماعيل وكوبرى الأنجليز وكسيت شواطىء النهر بالخضرة الجميلة (انظر الصورة رقم ١٣)

والى جانب هذا يسير مشروع لفتح طريق على الشاطىء الغربي للنيل مبتدئا من كوبرى الأنجليز متجها نحو كوبرى عباس وقد تم الى الآن جزء كبير منه ويرجى أقرار مشروع ثالث لكورنيش على الجزء الواقع بين كوبرى بولاق ومدخل المدينة عند شبرا البلد

شارع الاهرام

يرجع الفضل في انشاء هذا الشارع الى الخديو اسماعيل ليسهل بذلك مشاهدة الاهرام وكانت الاشجار تحفه من الجانبين وعملت به قناطر

وبرابخ تمر فيها المياه للرى وبنى اسماعيل باشا بالجهة البحرية من الأهرام سراى اعتنى فى زخرفتها ولما ازداد العمران وجرت مركبات الترام فى هذا الشارع وازدادت الى جانب هذا حركة المركبات الخاصة ازديادا ادى الى وقوع حوادث كثيرة محزنة بسبب انزلاق بعض المركبات الى الحقول المجاورة لسرعة القيادة وضيق الطريق فرؤى توسيع هذا الشارع بجعل عرضه أربعون مترا وبقاء خطوط الترام فى منتصف الشارع وتخصيص طريق للسيارات الذاهبة وآخر للايبة واضىء اضاءة قوية فأصبح بذلك من أجمل شوارع النزهة (انظر الصورة رقم ١٠)

والمنطقة التى يخترقها هذا الشارع هى من المناطق المأمول تعميرها فى المستقبل القريب لقربها من القاهرة ولذا فقد عمل لها مشروع تخطيطى بينت فيه الشوارع الرئيسية والميادين وقد وجهت عناية خاصة الى شارع الهرم بمناسبة طوله واستقامته وخوفا من السأم الذى قد يستولى على النفس نتيجة لعدم تغير المنظر الواحد طوال الطريق فعملت ميادين دائرية عند كل كيلو متر من الشارع لتبديل المنظر بين حين وآخر . ومن هذه الميادين تتفرع الشوارع الداخلية المنطقة .

وتمشيا مع روح العصر فى المحافظة على الوقت رؤى أن سكة حديد الصعيد تقاطع هذا الشارع عند مبدأه فتشل حركة السيارات فيه ففكر فى عمل طريق سفلى تحت السكة الحديد ونقل خط الترام الى منتصف نهر النفق .

ميادين القاهرة

كانت القاهرة فى العصور القديمة تغص بالميادين فى ارجائها المختلفة وكان المقصود من الميادين هو اظهار فخامة قصور الأمراء والعظماء أو لاستعمالها فى استعراض الجنود والجيوش فى الاحتفالات والمواسم فيجلس السلطان فى المنظرة ويراقب جنوده فى الميـــدان ومن أمثلة الميادين ميدان ابن طولون وميدان الاخشيد وكان من أعظم أماكن القـاهرة وكانت فيه الخيول السلطانية فى الدولة الاخشيدية وميدان القصر وموقعة فى الجهة المعروفة بالخرنفش عمل عند بناء القاهرة ولم يزل ميدانا للخلفاء الفاطميين ثم استعمل اسطبلات فيما بعد الى أن استولى عليه الشعب وبنى على أرضه والميدان الصالحى وموضعه من جامع الظبـاخ بباب اللوق الى قنطرة قدادار على الخليج الناصرى بقرب قصر النيل الآن وقد كان بستانا واشتراه أحد الامراء وجعله ميدانا وانشأ فيــه مناظر جليلة تشرف على النيل وصار يركب اليه ويلعب فيه بالكرة .

واندثرت تلك الميادين وقام فى عهد الاسرة المالكة عدة ميادين منها ميدان عابدين وميدان باب الحديد وميـــدان الخازندار وميدان العتبة الخضراء وميدان التياترو وميدان باب اللوق وميـدان الكوبرى تجاه كوبرى قصر النيل وميدان الدواوين وميـدان الازهار وميدان سوارس وميدان سليمان باشا وميدان باب الخلق .

ولما كانت الميادين من الاماكن التى يكثر تواجد الناس بها بطبيعة

مواضعها ولكونها ملتقى عدة شوارع لذا كان من الضرورى تيسير مرور العربات والمارة واتقاء حوادث التصادم بوضع المآوى واستخدام البوليس فى بعض الاحيان ومن الضرورى أيضا تجميل الميادين بالمتنزهات وتماثل العظماء .

وفى العصر الاخير عدلت بعض الميادين مثل ميدان المحطة ولو أنه ذو شكل غير هندسى وهو من الميادين الهامة لوجود محطة العاصمة به ولانه مركز رئيسى لتوزيع الحركة الذاهبة الى شبرا ومصر الجديدة والعباسية وقلب العاصمة وأقيم به تمثال نهضة مصر

ولما اختط شارع الامير فاروق وشارع الازهر كان لابد من أحداث تعديل فى ميدان العتبة الخضراء فازيلت دار المحكمة المختلطة القديمة ووضع مشروع يرمى الى أقامة متنزه كبير مكانها على نمط المتنزهات العامة فى أوروبا مفتوحا غير مسور يبلغ ارتفاعه عند منتصفه أربعة أمتار وتكسى جوانبه بالخضرة والأزهار ويقـــام فى وسطه فسقيه مرتفعة تخرج منها المياه وتنعكس عليها الأضواء فى الليل وتنشأ الحديقة من الخرسانة المسلحة وتملأ الأحواض بالطمى ويتبع ذلك تغيير تام فى خطوط الترام بنقلها من مكانها الحالى وجعلها فى حركة دائرية حول موقع الحديقة وأيضا تخصيص مواقع للاومنيبوس والمركبات العمومية (انظر الصورة رقم ١٤)

ومن الميادين ذات الأهمية الخاصة ميدان الاسماعيلية باعتباره مدخلا لكوبرى الخديو اسماعيل والمشروع المقترح له يرمى الى الاستيلاء على جزء من سراى الاسماعيلية وتحويلها الى متنزه عام وتكبير موقع الفسقية

الحالية وازالتها ونصب تمثال للخديو اسماعيل باعتباره منشأ لهذا الحى من المدينة (انظر الصورة رقم ١٥)

وكان حظ ميدان السيدة زينب وفيرا فى التخلية والتجميل كما قدمنا وكذا ميدان باب الخلق فانه بعد فتح شارع حسن الأكبر بازالة بعض المبانى القديمه عند اتصاله بميدان باب الخلق وبتوسيع شارع الهدارة فى الجزء الغربى منه صار هذا الميدان متصلا بحى عابدين اتصالا سهلا (انظر الصورة رقم ٦)

منتزهات القاهرة

أن الحدائق العامة بالمعنى الذى نفهمه من هاتين الكلمتين لم تكن معروفة بالقاهرة قبل أيام حكم ساكن الجنان الخديو اسماعيل باشا بل كان الولاة المولعون باقتناء النباتات لا يهتمون بشيء سوى إنشاء الحدائق الجميلة حول قصورهم الفخمة وقلدهم فى ذلك الأمراء والأغنياء ومع أن هذا العمل قد أضاف إلى الثروة النباتية المصرية اضافات ذات أهمية كبيرة سواء كان ذلك من الوجهة الاقتصادية أو الزخرفية إلا أن الشعب الوديع الفقير لم يكن لديه شيء من المتنزهات ليرفه فيها عن نفسه.

على أن الحالة قد تحسنت تحسنا كبيراً جديا حينما أمر سمو الخديوى اسماعيل باشا باعادة انشاء حديقة الأزبكية وجعلها حديقة عامة ولقد بدىء بتنفيذ هذا المشروع المجيد فى سنة ١٨٦٨ وتم فى ١٨٧٢ وبلغ أمر اهتمام سموه بهذه الحديقة أنه لما تم العمل فيها شرفها بالزيارة بشخصه الجليل فى

احتفال عظيم حضره معه الوزراء والكبراء وازدانت الحديقة شيئاً فشيئاً بالكثير من النباتات القيمة ولا يزال هذا الأثر الطيب محافظا عليه إلى وقتنا هذا .

ولقد بقى كثيراً من الحدائق الخاصة التى أنشأها الكثيرون من مصر وأمرائها وأعيانها حول قصورهم فى الجزيرة وغيرها وتحول أغلبها بالتدريج إلى حدائق عامة ولا يزال ماثلا أمام أعيننا من حدائق تلك القصور حديقة الأسماك وحديقة النهر وحديقة الزهرية وحديقة الكوبرى وحديقة عظمة السلطان حسين وحديقة الأرمان وحديقة الحيوانات وحديقة القبة وحديقة الوالى بشبرا .

وفى عهد جلالة مولانا الملك فؤاد الأول حفظه الله ازداد عدد ما ازدانت به القاهرة من الحدائق والمتنزهات العامة وأثناء الخمسة عشر عاماً الماضية تمتع القاهريون بجملة حدائق عامة تختلف مساحة وأهمية حسب المناطق التى أنشئت فيها وأذكر منها على سبيل المثال لا على سبيل الحصر منتزه القلعة ومنتزه الظاهر والحديقة اليابانية العظيمة بحلوان والحديقة المصرية « مور » بالجزيرة وكان آخر هذه الحدائق الحديقة الأندلسية التى تم انشاوها أخير فى نهاية كوبرى الخديوى اسماعيل من جهة الجزيرة

هذا ولا زال العمل فى انشاء حدائق جديدة مستمراً وفى هذه الأيام يتم منتزه كبير تقرب مساحته من خمسة وثلاثين فدانا على أرض القشلاق الأحمر فى نهاية العباسية وكلما وجدنا الارض الفضاء التى تصلح لان تكون

حديقة عامة أو منتزها لا تتوانى عن ذلك مثل قطعة الارض الفضاء التى خلت فى موقع قطع الخليج كذا أرض الحوض المرصود وأرض مدخل شارع ابن سندر بالزيتون ولا زالت الدراسة مستمرة فى عمل التخلية حول الآثار القديمة .

اتساع القاهرة ومشاريعها التخطيطية

مشروع المدينة الفؤادية

أن التشريع القائم الآن بالقاهرة لا يخول الحكومة إلا اعتماد تخطيط الشوارع ونزع ملكيتها ولكنه لا يعطى الحكومة أى حق فى التدخل فى المسائل الفنية الخاصة بارتفاعات المبانى وأبعادها وجمالها وانسجام الوحدة الواحدة مع باقى الوحدات وقد فكر مجلس التنظيم والمرافق العامة فى وضع مشاريع قوانين لتخطيط المدن على نمط المشاريع المتبعة الان فى أوروبا وأيضا مشاريع أخرى خاصة بالمبانى والمجارى والصحة العامة .

غير أنه من حسن حظ القاهرة وجد أن من الميسور انشاء مدينة عظيمة فى غرب النيل فى الاراضى المحدودة بشارع الدقى جنوبا وخط سكة حديد الوجه القبلى من الجهتين الغربية والبحرية وأراضى شركة الجيزة والروضة من الجهة الشرقية وهذه الأراضى من أملاك وزارة الأوقاف بطريق الاستبدال فعلى ذلك يمكن تقسيمها فنيا وطبقا لاحداث أصول فن التخطيط والانتفاع بوجه خاص بمنظر نهر النيل البهيج .

ولعله من محاسن الصدف النادرة أن تكون هذه الأراضى الشاسعة

ملكا خاصا للحكومة ومجالا حسنا لتطبيق قواعد الفن الحديث من شوارع رئيسية وأخرى جانبية وأحياء للطبقات الراقية وأخرى للمساكن الخاصة بالطبقة الوسطى وثالثة للعمائر السكنية ومنازل العمال والأحياء التجارية والصناعية والمنتزهات العامة والملاعب الشعبية والاحياء المدرسية والميادين وأحياء الملاهى والرياضة وغيرها .

ولما كانت هذه المنطقة غير خاضعة لأى امتياز خاص بالمرافق العامة فلن يكون أمامنا عقبة من تلك العقبات التى يعرقلنا بها نقص التشريع الحالى الخاص بالتخطيط والشروط الفنية وسيكون للحكومة باعتبارها مالكة هذه المنطقة مطلق الحرية فى تعميرها و بيعها بالشروط التى تضعها خاصة بالبناء والصحة والتجميل كما يكون لها الحق فى إيجاد وسائل النقل و إنشاء محطات الانارة و إيصال المياه ومد المجارى وغير ذلك من أسباب العمران والرخاء مما يكفل إنشاء حى راق متصل بالعاصمة يدر على الحكومة ربحا وفيراً .

أن التخطيط الحديث يتطلب توفير التهوية والاضاءة والصحة للسكان وينبغى أن تكون مساحة الحدائق والمنتزهات العامة بمعدل ١٠٪ من المسطح العمومى على الاقل ولما كانت المنطقة مطوقة بخط سكة حديد الوجه القبلى رؤى أنه من المستحسن عمل شريط من الخضرة بمحازاة الخط و بطول المنطقة تجميلا لمنظر المدينة عند حدودها القصوى وليهرع إليه الاهلون للنزهة .

أما أهم الشوارع فهو شارع الخديوى اسماعيل حيث ينتظر يوماً ما

أن تنقل محطة بولاق الدكرور إلى مواجهته وقد تكون رئيسية إذا قدر للمشروع النجاح ويصل كوبرى الزمالك بمحطة بولاق الدكرور شارع رئيسى أيضاً ذو متنزهات عامة وقد روعى تجميل مدخل المدينة عند كوبرى الزمالك بعمل ميدان عظيم تلتقى فيه عدة شوارع رئيسية من أنحاء المدينة المختلفة .

والمشروع يشمل نقل النوادى الرياضية من مكانها الحالى بالجزيرة إلى مكان خصص لها على أن يحول موقعها الحالى إلى غابة عظيمةأو منتزه عام اسوة بعواصم أوربا .

وفى وسع الحكومة سن اللوائح اللازمة لتعمير هذه الأراضى بالاشتراطات التى تراها ولها من صفتها الدائمة ما يمكنها من ضمان تنفيذ هذه الاشتراطات بعكس شركات الاراضى التى تبتاع الاراضى وتضع لها من التخطيط ما يتفق وأغراضها المادية ويحقق ما تسعى إليه بطبيعة عملها التجارى من الربح وإنا ندعوا إلى الاخذ بمبدأ تخصيص المناطق والتشدد فى تطبيق اللوائح فمنطقة الفيلات لا يصح أن تقام بها عمائر وهكذا .

وعلى العموم فان هذه المنطقة هى المجال الخصب لانشاء حى جديد بالقرب من القاهرة تكتمل فيهأسباب الرفاهيةوالصحةويدر على الحكومة الربح الوفير (أنظر اللوحة رقم ٦) .

انشاء حى جديد فى شمال المدينة بين منطقة القبة والزيتون والمطرية شرقا ومنطقه شبرا وروض الفرج وشبرا القديمه غربا والترعة والأسماعيلية شمالا .

ولو أن الاراضى الواقعة فى هذا النطاق ليست من الأراضى الاميرية كما هو الحال فى اراضى المدينة الفؤادية الا أنه من الميسور الان نزع ملكية الشوارع الرئيسية التى يتضمنها المشروع حيث أن تلك الأراضى الزراعية خالية من المبانى وليس لها من الأهمية ما يرفع ثمنها .

ويقضى البدء فى تنفيذ هذا المشروع بلغو الجزء القديم من الترعة الاسماعيلية ما بين غمرة والاميرية حيث يتصل بالترعة الحالية وتحويله الى شارع واسع بعرض ١٢٠ مائة وعشرون مترا ويشمل قطاع الشارع كما هو مبين بالصورة عمل منتزهين بعرض ٢٧ متر لكل وثلاثة أنهار احدهما وهو الاوسط للحركة السريعة والآخران للحركة البطيئة .

وقد اتخذ التنظيم فى السنين الأخيرة خطوات واسعة فى ردم هذه الترعة بواسطة القاء القمامة ومتخلفات الهدم والشوارع طبقات طبقات وقد نجحت هذه العملية وأمكننا ردم ما يبلغ نصف كيلو متر منها سنويا بهذه الطريقة دون تكبد أى مصاريف فى ردمها .

وقد وضع تصميم هذه المنطقة بحيث تكون الشوارع الرئيسية مرتبطة ارتباطا تاما بالمناطق المجاورة وكذا درست المنطقة من حيث تسهيل اتصال انحائها المختلفة بمدخل المدينة عند شبرا لتحويل طريق

المسافرين الى الاسكندرية وغيرها بطريق البر دون أن يمروا بكوبرى محطة السكه الحديد .

ولما كانت مشاريع السكه الحديد من العوامل المهمة فى تخطيط المناطق فقد اشركت مصلحة التنظيم مصلحة السكه الحديد معها فى دراستها بان طلبت اليها وضع مقترحاتها عن خطوطها المستقلة وعلى ضوء البيانات التى وصلتنا حضرنا مشروعا وافيا يمتاز بالعوامل الآتية : —

١ — سهولة الاتصال بين المنطقة و بين الاحياء المحيطة بها ولا سيما بعد عمل نفق يصل شارع الخليج المصرى بالشارع القائم بعد ردم ترعة الاسماعيلية القديمة .

٢ — التغيير الكلى فى موقع تخزين قطارات السكه الحديد بنقلها من مكانها الحالى وجمعها هى والخطوط الرئيسية فى منطقة واحدة .

٣ — توفير أسباب الرفاهية بالاكثار من المنترهات العامة لتفى بحاجة السكان (انظر اللوحة رقم ٥ والصورة رقم ١٧) .

انشاء حى جديد شرقى المدينة موقع التلول الكائنة بين العباسية والقلعة

كانت المنطقة الواقعة شرقى المدينة بين القلعة والعباسية عبارة عن تلال عالية بينها وديان منخفضة ومساحتها الكلية هى ٥٠٠ فدان تقريبا . وترتفع اراضيها عن متوسط منسوب ما حواليها ما بين ٢٥ مترا فى الجزء الشمالى منها و ٧٠ مترا فى الجزء الجنوبى وقد بدأت وزارة الاشغال من سنة ١٩٢٩ بتمهيد جزء صغير من اراضى هذه التلول وانشأت عليها مبانى

حكومية كثيرة مثل جراج النقل الميكانيكى والمصبغة النموذجية واسطبلات التنظيم ومعمل الزجاج ومبانى بلوك الخفر وقامت بتمهيد الارض حولها وانشاء شوارع اليها وقد خططت هذه المنطقة على أحدث الاصول الفنية بميادين ومتنزهات وقد تم الى الآن تمهيد الجزء الشمالى من هذه الارض وانشىء عليه مصنع طرابيش القرش وتجرى مصلحة الاملاك الاميرية تأجير قطع من الاراضى المجاورة لمصنع الطرابيش ولاصحاب المصانع لاقامة منشئاتهم عليها بايجارات اسمية بسيطة (انظر اللوحة رقم ٦)

وفى الجهة البحرية الشرقية لهذا الحى يمر طريق جديد يصل سكة السويس بحلوان وهو يبتدىء عند البرج نمرة ٢ من طريق السويس ويمر فى الصحراء عند الحد الشرقى البحرى للمدينة ويصل الى مبدأ الحى الجديد المراد انشاؤه بين العباسية والقلعة ويمر فى شرقه بعرض ٥٠ متر الى القلعة فتلول زينهم ويكون فى هذا الجزء من طوله الحد الفاصل بين المدينة والمقابر وهى الواقعة غرب هذا الشارع ويعرج هذا الشارع بعد ذلك الى جهة الشرق مارا بالصحراء الى حلوان وبذا يمكن استعمال هذا الشارع كطريق رئيسى للسيارات Autostrade

ازالة الاحياء المزدحمة بالسكان وانشاء غيرها على أسس صحية

تهتم الحكومات الاوروبية بدراسة موضوع الاحيــاء الآهلة بالسكان (Slum Areas) ومعرفة وسائل ازالتهــا معتمدة فى ذلك على الاحصائيات الدالة على عدد السكان ونسبة هذا العدد الى مسطح الارض وقد وجد أن منطقة بولاق وهى أشد مناطق القاهرة ازدحاما نظرا لـكثرة

العمال ولتعدد الزوجات فى هذه الطبقة وكثرة الاولاد وقدم العهد بالمنازل وبنائها بطريقة غير صحية بالمرة ولعدم اتصال معظمها بالمجارى العمومية ولا زال الكثير منها الى اليوم محروما من مياه الشركة فيعتبر هذا الحى أحسن أنموذج لتطبيق هذه الفكرة بازالته وانشاء حى للعمال على الطراز الحديث ذو مساكن صحية تتناسب مع ما يتطلبه العمال من مساكن صحية مريحة نسبيا وربما كانت تكاليف نزع الملكية اللازمة تبلغ نحو أربعة ملايين من الجنيهات على الاقل ولم تسنح الفرصة الى الآن لتنفيذ هذا المشروع (انظر اللوحة رقم ٧)

مشروع اقامة مساكن العمال

تختلف حالة عمالنا عن حالة أمثالهم فى الممالك المتمدينة الاوروبية للعناية الفائقة التى يلقونها هناك بتوفير المساكن الصحية اللائقة بهم ونظرا لطبيعة البلاد الاوروبية تعمل البلديات على تزويد المنازل بالمياه الساخنة والدفايات مما يشعر العمال بأنهم محل عناية ورعاية ومن مستلزمات تلك المنازل حدائق صغيرة ملحقة بها وهى ما يتوق اليه أولئك العمال .

ولما كان عمالنا فى حالة فقر مدقع ومساكنهم لا ترتقى عن العشش المتداعية رؤى انقاذ تلك الفئة وتخفيف بعض ويلاتها بتوفير مساكن ملائمة واختير لذلك عدة بقع فى انحاء القاهرة لبناء مساكن يؤجر كل سكن منها بمبلغ يتراوح بين ٨٠ قرشا و ١٢٠ قرشا صاغا فى الشهر الا أن المجهود الذى بذل فى هذا الصدد كان ضئيلا جدا

والمواقع التى اختيرت لبناء هذه المساكن هى :—

١ — المنطقة الواقعة بجوار برج الظفر والمحصورة بين الشارع المصمم الواقع جنوب اراضى شركة المياه وقطع المرأة و بين الشارع المصمم غرب مقابر الخلفاء والشارع الموجود شرق المدينة القديمة وجبانة باب النصر .

٢ — المنطقة الواقعة بأرض تل معمل البارود

٣ — الارض الواقعة بحرى قرية امبابة وغرب مشتل التنظيم .

٤ — الارض المعروفة بجنينة أم سعيد بجوار كوبرى ترام روض الفرج من الجهة البحرية .

أما المنطقة الاولى فكان من اللازم لانشاء المساكن بها أن يرصف الشارع المصمم الموصل بينها و بين شارعى الامير فاروق والخليج المصرى وهو يتكلف نحو ١٠٠٠٠ عشرة آلاف جنيه مصرى ويلزم عمل نزع ملكية بمبلغ لا يقل عن ٦٠٠٠٠ ستون الف جنيه مصرى .

والأرض الواقعة بحرى قرية امبابة وجد أنها بعيدة على العمال وليست بالجهة الواقعة فيها مجارى عمومية مما يزيد تكاليف انشاء دورات مياه صحية للمنازل التى تنشأ بها كما أنه لاتوجد مواصلات سهلة بينها و بين المدينة ولا يتأتى ايجاد هذه المواصلات الا بتكاليف باهظة .

أما الارض المعروفة بجنينة أم سعيد فستكون قريبة جدا من نفق السبتية والميدان الجديد متى تم انشاؤهما ولذا سوف يرتفع ثمنها وتخصص لاقامة عمائر للايراد بحكم موقعها الجديد

وأخيرا فضلت منطقة تل معمل البارود وعمل لها تصميم يمتاز بتناسق مجموعته وتوفر منتزهاته ولكن لم ينفذ منه الاجزء صغير .

المرافق العامة لمدينة القاهره

كان القاهريون فى الماضى يعتمدون فيما يحتاجونه من الماء على السقايين الذين يجلبون الماء من الخليج المصرى أو من الآبار وقد رأى محمد على باشا أن يحفر ترعة فيها من شرق أطفيح وتصب فى الخليج ليجرى صيفاً وشتاء داخل القاهرة فلم يتم له ثم رأى عباس باشا النظر فى توزيع المياه فى القاهرة باستعمال وابورات رافعة للمياه لتوزيعها بمواسير داخل البلد وقدرت نفقات المشروع المقترح بمبلغ ١٣٠٫٠٠٠ جنيه فاستكثره وأعرض عن ذلك فلما آل الأمر إلى الخديوى اسماعيل كلف به شركة مساهمة هى شركة مياه القاهرة .

شركة مياه القاهرة

فى ١٧ مايو سنة ١٨٦٥ أصدرت الحكومة المصرية لجناب المسيو كورديه ترخيصاً لاقامة المنشآت اللازمة لعملية توزيع مياه النيل بمدينة القاهرة وضواحيها على أن ينشىء شركة مساهمة مصرية للقيام بهذا العمل وقد تكونت الشركة المذكورة باسم شركة مياه القاهرة وقد منح هذا الترخيص لمدة ٩٩ سنة وفى ١١ يونيو سنة ١٩٠٢ تحصلت الشركة على ترخيص من الحكومة بتغذية منطقة القبة والزيتون والمطرية بمياه الآبار الارتوازية بالزيتون بنفس الشروط المعمول بها بمدينة القاهرة . وفى ١٦ أغسطس سنة ١٩٠٧ رخص للشركة بادخال منطقة جزيرة الروضة فى حدود امتياز مدينة القاهرة وقد كانت كمية المياه التى رفعتها الشركة

فى سنه ١٩١٤ « ٢٢ مليون متراً مكعباً »وبلغت فى سنة ١٩٣٤« ٤٠ مليون متراً مكعباً ».

شركة الانارة بالغاز ليبون وشركاه

فى ١٥ فبراير سنة ١٨٦٥ رخصت الحكومة لجناب المسيو شارل ليبون باقامة المنشآت اللازمة لعملية توزيع الغاز بمدينة القاهرة بدون تحديد أجل الترخيص وحفظت فيه الحكومة حقها فى شراء العملية بعد مضى ٧٥ سنة على استقلالها وقد نقل هذا الترخيص فى سنة ١٨٧٣ إلى شركة الانارة بالغاز ليبون وشركاه ومركز إدارتها بمدينة باريس وحدد تاريخ ٣١ ديسمبر سنة ١٩٩١ نهاية للامتياز الممنوح لها .

وفى ٣ ديسمبر ١٨٩٢ رخصت الحكومة للشركة بعمل تجربة لمدة خمسة سنوات عن توليد وتوزيع التيار الكهربائى لجزء من مدينة القاهرة وبعد انقضاء المدة المذكورة أى فى سنة ١٧٩٧ أعطت الحكومة للشركة امتياز توزيع التيار الكهربائى بمدينة القاهرة على أن ينتهى هذا الامتياز فى سنة ١٩٤٨ حيث تصبح جميع المنشآت الخاصة بتوليد وتوزيع القوى الكهربائية ملكا للحكومة ويجوز لهاالستغلال هذه العملية بشروط معينة.

وقد كانت كمية الغاز الذى استخرجته الشركة فى سنة ١٩١٤ « ٦ر٧ مليون متراً مكعباً » وكميه الكهرباء فى السنة المذكورة ٣ر٢ مليون كيلوات ساعة فوصلت فى سنة ١٩٣٤ إلى ٦ر٨ مليون متراً مكعباً من الغاز و٢٥ مليون كيلوات ساعة من الكهرباء .

شركات الكهرباء الأخرى

فى سنه ١٩٢٩ اشتركت شركة ترام القاهرة وشركة سكة حديد مصر الكهربائية وواحات عين شمس وآخرون فى تكوين شركة مساهمة مصرية جديدة باسم الشركة المصرية للكهرباء صدر بانشائها مرسوم فى ٤ إبريل سنة ١٩٢٩ وتقدمت هذه الشركة إلى الوزارة طالبة الترخيص لها بانشاء محطة لتوليد التيار الكهربائى وتوريده لشركة ترامواى القاهرة وشركة سكة حديد مصر الكهربائية وواحات عين شمس وقد أعطى الترخيص للشركة وأنشأت محطتها واشترط فيه أنه عند نهايته أى فى ٢٣ مايو سنة ١٩٧٥ تؤول المحطة للحكومة وقد رخص للشركة بصفة مؤقتة بتوريد التيار اللازم للقوى المحركة لثلاث مصانع بشبرا البلد ومصنع بشارع الهرم وهاتين المنطقتين خارجتين عن حدود امتياز شركة ليبون .

الانارة العامة بمدينة القاهرة

ابتدأت الانارة العامة بمدينة القاهرة سنة ١٨٦٨ فأقيمت مصابيح غاز فونيه وبدون رتينة وكان معدل ما يستهلكه المصباح الواحد ١٤٠ لتراً من الغاز فى الساعة وقوة إضاءته عشرة شمعات. واستمر استعمال هذا النوع من الانارة بالطرق العامة حتى عام ١٩٠٣ حيث جرب طراز جديد من المصابيح ذا رتينة . وبالنسبة لما ثبت من أن هذا النوع يستهلك ٨٠ لتراً من الغاز فقط بدلا من ١٤٠ لتراً فضلا على أن قوة إضاءته ٤٥ شمعة بدلا

من عشرة شمعات وعليه تعاقدت مصلحة التنظيم مع شركة الغاز سنة ١٩٠٥ لاستبدال المصابيح التى من النوع الأول بأخرى من هذا النوع الأخير لتقوية الانارة بالمدينة ولقد أقامت المصلحة هذا النوع الجديد بالطرق العامة إلى أن نشبت الحرب العظمى فأصبح متعذراً الاستمرار فى إقامة منشآت جديدة نظراً لصعوبة الحصول على المواد والأدوات اللازمة لذلك

وفى إبان الحرب العظمى سنة ١٩١٤ بدأت الانارة الكهربائية تفوق الانارة بالغاز وكان من جراء ذلك أن قامت شركة الغاز بعمل عدة تجارب لتقوية مصابيح الغاز وكذا استخدمت فى ذلك مصابيح ذات ثلاثة رتاين يستهلك كل منها ٢٧٠ لتراً من الغاز فى الساعة وأقامت فعلا ٢٧٣ مصباحا من ذلك النوع بالطرق العامة غير أن هذه التجارب لم تنل النجاح المرغوب وبقيت الحالة على ما هى عليه وقتئذ حتى سنة ١٩١٩ . وبانتهاء الحرب شرعت المصلحة فى استبدال ال ٢٧٣ مصباحا سالفة الذكر ب ٥٨٠ مصباحا من نوع السوج ذى الثلاثة رتاين يستهلك المصباح الواحد منها ٥ لتراً فى الساعة وقوة إضاءته ١٥٠ شمعة . وفى هذه السنة نفسها بدأت المصلحة أيضاً بتحويل المصابيح الكهربائية القوسية التى أقيمت فى الفترة بين سنة ١٩١٠ و ١٩١٤ بالميادين العامة بمعرفة شركتى الترام والغاز إلى مصابيح جديدة ذات السلك المتوهج .

ونظراً لنجاح الانارة الكهربائية شرعت المصلحة فى سنة ١٩٢٦ فى استعمال المصابيح الكهربائية بالشوارع المهمة المنارة بالغاز بسبب زيادة حركة المرور بها التى تستوجب تقوية إنارة هذه الشوارع .

ثم استمرت المصلحة عام ١٩٣٥ بتقوية الانارة فى بعض الجهات بقدر المستطاع ولقد بلغ مجموع المصابيح المضاءة بالغاز بالمدينة حوالى ١٣٣٥٠ مصباحاً والمضاءة بالكهرباء ١٣٠٠ مصباحا .

وسائل الانتقال بالقاهرة

تطورت وسائل الانتقال مع تطور المدنية وأصبحت المدينة تنعم بالمركبات الكهربائية والأوتوبيسات السريعة الأمر الذى سهل الاتصال بين أرجائها النائية وقد كانت شركة ترام القاهرة هى أولى الشركات التى انشئت إذ رخصت الحكومة لجناب المسيو امبان ولشركة السكك الحديد لاقتصادية فى ٥ ديسمبر سنة ١٨٩٤ باقامة المنشآت اللازمة لعملية استغلال ثمانية خطوط ترام بمدينة القاهرة على أن ينشىء المرخص لهما شركة مساهمة بلجيكية للقيام بهذا المشروع وقد تكونت الشركة المذكورة باسم شركة ترام القاهرة ومركز إدارتها بمدينة بروكسل ورخص لها بعد ذلك على جملة دفع بخطوط أخرى حتى أصبحت خطوطها الان ١٧ خطاً وينتهى عقد امتياز الشركة المذكورة فى سنة ١٩٧٨ وبعد أن كان للشركة محطة خاصة لتوليد التيار الكهربائى لاستغلال خطوطها أصبحت الان تحصل على التيار الكهربائى من محطة توليد الشركة المصرية للكهربائى بشبرا البلد وقد كان عدد ركاب الشركة فى سنة ١٩١٤ « ٤٨ مليون راكبا » وبلغ فى سنة ١٩٣٤ « ٨٤ مليون راكباً » .

شركات السـيارات العمومية

قام بعض الأهالى بتسييرسيارات أوتو بيس فى أحياء المدينة منذ عام ١٩١٩ واستمر الحال على ذلك إلى سنة ١٩٢٤ حيث بدأت الحكومه تفكر فى تنظيم استغلال خطوط الأوتو بيس بمدينة القاهرة وفعلا جهز كتاب يشـتمل على الشروط والالتزامات لمزايدة عن استغلال أربعة عشر خط أوتو بيس فكان منح الامتياز من نصيب شركتى ثورنيكروفت والنقل فيما وراء البحار التى تحولت بعد ذلك إلى شركة مصرية تحت اسم الشركه المصرية العمومية للاوتو بيس .

وفى سنة ١٩٣٥ عملت مزايدة عن خمسة خطوط رؤى العدول عن استغلال واحد منها والاكتفاء بالأربعة خطوط منح امتياز استغلال ثلاثة منها إلى شركة مصرية ساهم فيها بنك مصر وبعض وجهاء المصريين والخط الرابع إلى مصرى آخر .

نظافة العاصمة

النظام المتبع فى ازالة القمامة

تجمع القمامة فى المدينة بطريقتين : —

الأولى متخلفات الشوارع

الثانية متخلفات المنازل والمحال التجارية

فمتخلفات الشوارع تجمع بواسطة عمليـة الـكنس وتنقل بعربات المصلحة إلى المقالب العمومية .

أما متخلفات المنـازل والمحال التجارية فتجمع فى صناديق خصيصة لهذا الغرض وضعتها المصلحة فى أنحاء المدينة بعضها فوق الأرض وعدده ٤٢٧ صندوقا والآخر تحتها وعدده ١٦٩ صندوقا وفى أوعيـة خصوصية تخرجها المحلات أمام أبوابهـا فى مواعيد مقررة لذلك تمر عليها سيارات المصلحة لأخذ محتوياتهـا ونقلها إلى المقالب العمومية أيضاً . وهذا علاوة على سلات الأوراق المهملة الموضوعة فى الشوارع ويبلغ عددها ٥٩٣ سلة وكذا عربات اليد المتنقلة وعددها ٥٠٤ .

كيفية التصرف فى القمامة

أما التصرف فى القمامة بعد جمعها فينحصر فى الآتى : —

ما ينقل منها إلى المقالب العمومية التابعة للمصلحة وهذا يعدم بقدر المستطاع بإحراقه حتى لا يتولد الذباب محافظة على الصحة العامة .

ومنها ما يلقى فى المستنقعات لردمها وجعلها أرضاً صالحة للبنـاء تمشياً مع العمران ولقد قامت المصلحة بردم كثير من هذه المستنقعات والبرك فى مناطق الجيزة وبلدة الحوتيه وامبابة وشبرا .

ويبلغ ما ردم من الأراضى حوالى ٤٨٣٥٥ متراً مربعاً وأصبحت صالحة للمنافع العامة وقد نقل اليها من القمامة ٢٤١٧٧٥ متراً مكعباً وما زالت المصلحة جادة فى ردم كل ما تجده من المستنقعات لتحويله إلى أراض صالحة للاستغلال وهاهى الآن تقوم بردم جزء من ترعة الاسماعيلية ويقدر ما قامت بردمه بنحو الـ٢٠٦٥٠ متراً مربعاً ومقدار ما وضع فيها من القمامة

هو ١٢٣٦٠٣ متراً وكذلك قامت المصلحة بردم جزء كبير بالقمامة فى الطرف البحرى للترعة البولاقية يبلغ حوالى ٣٠٠٠٠ متراً مربعاً .

ولقد سبق أن اقترحت المصلحة انشاء خمسة أفران لاعدام القمامة والانتفاع بما يتولد من البخار فى مشروعات نافعة كانشاء حمامات أو اضاءة الأحياء الفقيرة بالنور وغير ذلك مع ادخال تعديل فى وابور حرق القمامة بالمذبح ليقوم بقسط أوفر فى عملية الحريق وفعلا أدخل هذا التعديل ويقوم الآن هذا الوابور باعدام ما يقرب من ١٥٠ طناً فى اليوم ونسخر البخار فى مد السلخانة بالمياه الساخنة واضاءة جراج المذبح وغير ذلك .

وقد رأت الحكومة الانتفاع بمخلفات المدينة من القمامة فى تسميد الأرض وتشكلت لجنة لهذا الغرض وما زال البحث جاريا للوصول إلى أحسن الطرق فى الاستفادة منها مع الاقتصاد فى المصاريف . هذا وينتفع بجزء من هذه القمامة فى مد حمامات الأهالى بالوقود حسب مايقرره تفتيش صحة المدينة لكل حمام وتتقاضى المصلحة عشرة مليمات عن كل عربة ويعدم فى هذه الحمامات حوالى ١٥٠ متراً مكعبا يومياً .

ويشمل النظام المقرر لنظافة العاصمة أعمال كنس الشوارع والميادين والحوارى ورش ما هو مرصوف منها بالمكدام وغسيل الشوارع المرصوفة بالأسفلت والمرصوف من الحوارى بترابيع الحجر وكذا نظافة البالوعات العمومية .

والأسفلت يكنس بحالة مستمرة طول اليوم ويغسل بعضه كل ليلة

وهذا قاصر على المنطقة الواقعة فى وسط المدينة . أما الشوارع الأخرى فبعضها يغسل ثلاث دفعات والبعض الآخر يغسل مرتين أو مرة أما المكدام فيكنس مرة بالفرش ليلا ويكنس ويرش أربع مرات نهاراً والغير مرصوف يكنس ثلاث مرات دون رش .

وقد طلبنا تعديل لائحة النظافة القديمة بما يلائم حاجة العصر :

١ — النص على عدم رش الشوارع المرصوفه بالأسفلت أو إلقـــاء المياه عليها .

٢ - الامتناع عن تغذية الحيوانات أثناء السير بالطرق بالبرسيم أو التبن أو أى غذاء آخر مهما كان نوعه لما ينتجه هذا من تطاير الفضلات إلى نهر الطريق .

٣ — اعتبار مفتش النظافة من رجال الضبطية القضائية وتخويله حق تحرير محاضر المخالفات الصحية .

٤ — يجب أن تكون المعدات المستعملة فى نقل مواد البناء والأتربة محكمة بحيث لا يتساقط شىء منها أثناء سيرها بالطرق .

انشاء المراحيض العمومية

كانت الحالة فى بعض أحياء مدينة القاهرة قبل تنفيذ مشروع المجارى فى منتهى الخطورة من الوجهة الصحية حيث لم يكن يتيسر إنشاء مراحيض عمومية لحاجتها حينئذ لآبار الصرف وكان بالقاهرة من هذه

المراحيض أربعة فقط ثلاثة منها حول حديقة الأزبكية والرابع فى ميدان عابدين أمام المتحف الصحى وعقب الانتهاء من تنفيذ مشروع المجارى درست الحالة بالمدينة ووضع مشروع بانشاء ٧١ مرحاضاً دفعة واحدة تمت حوالى سنة ١٩١٦ منها ٦٨ للرجال و٣ للنساء وقد تم انشاؤها جميعاً فخففت الحالة نوعا ما وتوالت الأزمات المـــالية بعد ذلك فلم ينشأ شىء جديد وبالنسبة لقيام المصلحة بتنفيذ بعض المشروعات استدعى فى كثير من الحالات ازالة بعض المراحيض وقد أزيل منها ٩ مراحيض للرجال وواحد للنساء وبدلك يكون الموجود الآن ٦١ مرحاضاً منها :

٥٦ للرجال فوق الأرض موزعة بالمدينة .

٣ « تحت الأرض موزعة : ميدان الكانتو ـ ميدان قنطرة الدكة ـ ميدان الاسماعيلية .

٢ للسيدات فوق الأرض فى سور حديقة الأزبكية .

———

٦١

ولنقص عدد المراحيض وازدياد السكان طول هذه المدة أصبحت الحاجة ماسة إلى الاكثار من إنشاء المراحيض وخصوصاً فى أماكن قريبة من أمكنة المراحيض التى أزيلت ولاشتداد حركة المرور بالمدينة واعتراض بعض المراحيض التى فوق الأرض لهذه الحركة ولغير ذلك من أسباب التشويه رؤى إزالة بعض هذه المراحيض والاستعاضة عنها بغيرها تحت الأرض . وقد اعتمد مبلغ ٨٠٠٠ جنيه هذا العام لهذا الغرض وتقوم

مصلحة المجارى العمومية الان بالاجراءات التمهيدية لانشاء خمسة مراحيض جديدة منها ثلاثة تحت الأرض واثنان فوقها وستستمر المصلحة سنويا فى طلب اعتماد لهذا الغرض إلى أن يصبح عددها كافيا لملافاة الحالة الصحية الناشئة من قلة عددها .

مشروع اللوائح ومجهودات الشركات

ان طرق المدينة القديمة ضيقة العروض كما هو الحال فى معظم البلدان التى لاتزال على الفطرة ولم تصل اليها يد المدنية ولم تتسع فيها حركة العمران أو المرور.

وكانت تبعاً لذلك تقرر خطوط تنظيم تلك الطرق بعروضها الضيقة أقلها ٣ متر وتزيد إلى ١٢ متراً وكان يراعى وقتئذ فى تقرير تلك العروض والقواعد الواردة فى المادة الخامسة من لائحة التنظيم الموضوعة فى سنة ١٨٨٩ وهى : —

ا — الأزقة الغير نافذة التى لايبلغ طولها مائة متر يكون عرضها أربعة أمتار وأما التى يكون نصف طولها تقريبا أو جميع الأبنية المقامة فيها على خط التنظيم مبنيا على عرض ثلاثة أمتار بموجب رخص قانونية صادرة من قبل فتبقى على هذا العرض فى كامل طولها .

ب — كل سكة موصلة إلى سكة أخرى عرضها من ٤ أمتار إلى ٦ يجعل عرضها ٤ أمتار .

ح — كل سكة موصلة الى سكة أخرى يتجاوز عرضها ٦ أمتار يجعل عرضها ٦ أمتار على الأقل .

د — يكون عرض الشوارع الرئيسية فى القاهرة والاسكندرية ١٠ أمتار وفى باقى المدن ٦ أمتار فقط .

هـ — يكون عرض الشوارع الكبرى فى القاهرة والاسكندرية ١٢ متر على الأقل وفى باقى المدن ثمانية أمتار.

و — الشوارع ذات الأشجار يكون خط التنظيم فيها موازيا لصف الأشجار وعلى مسافة ٤ أمتار على الأقل من ذلك الصف .

ز — يعتبر الخليج المصرى المار فى مدينة القاهرة شارعا عرضه ١٠ أمتار وعلى ذلك فالأبنية القائمة على جانبيه يراعى فيها حقوق الارتفاق المقررة للطرق والشوارع .

ح — خطوط تنظيم جهات الأبنية المقامة على جانبى الشارع تكون مستقيمة بقدر الامكان ومتوازية ويكون محور الشارع خطوطا مستقيمة طويلة على قدر الامكان وتمد هذه الخطوط بقدر الامكان أيضاً فى وسط الأبنية حتى يكون مقدار دخول هذه الأبنية واحدا بقدر الاستطاعة على جانبى المحور

ط — المبانى المتقنة الصنعة والمبانى التاريخية والدينية تبقى بقدر الامكان على الخط الذى هى عليه ولا يتناولها حكم الدخول فى خط التنظيم إلا عند تجديد بنائها مالم يصدر ناظر الأشغال العمومية قرارا نظراً لاسباب خصوصية بابقاء تلك المبانى على خطها الأصلى

ى — إذا تكون من خطوط التنظيم عند ملتقى شارعين زاويتان حادتان فيجب قطع كل واحدة منهما بقدر متر واحد على الاقل عموديا على خط يقسم الزاوية إلى نصفين

ك — الزوايا التى تتكون فى بداية الشوارع البالغ عرضها ثلاثة أو أربعة أمتار تقطع على طول متر واحد عندما تتلاقى خطوط التنظيم بزوايا قائمة أو حادة .

تدرجت الحالة وازداد العمران فى المدنية وأخذت المدينة تشرق عليها فى عهد المغفور له الخديوى اسماعيل باشا فأجرى تخطيط حى الاسماعيلية بجعل عروض شوارعه ما بين ١٠ أمتار و٢٠ متراً . ومنذ ذلك العهد اتجهت الأنظار فى التخطيط إلى الاقلاع عن الطرق الضيقة إلا ما كان منها فى الأحياء الفقيرة جداً .

ولما رأت مصلحة التنظيم أن العمران ينتشر بسرعة وأن معظم الأراضى الفضاء التى بداخل المدينة أو بالقرب منها أو فى ضواحيها يجرى أصحابها تقسيمها وبيعها للأفراد بسبب كثرة عدد السكان وضعت قواعد داخلية أن لا يقبل مجلس التنظيم تنازلات عن شوارع يقل عرضها عن ٨ متر .

وصارت الحالة تتدرج بسرعة مما يضطر المصلحة لطلب اعتمادات كبيرة لسد الحاجة فى أعمال التنوير والرصف فوضعت قاعدة أن لا يقبل مجلس التنظيم تنازلات عن شوارع إلا بعد أن يقوم صاحبها برصفها وتسليمها بحالة جيدة كما هو المتبع مع الشركات مثل هليوبوليس .

غير أن هذا الطلب الأخير لم يكن يتحمله أو يرضى به أصحاب هذه الأراضى فلا يتقدمون بطلب تنازلات عن تقاسيمهم ولما كان لا يوجد ما يجبرهم على جعل التقاسيم بعروض معينة توافق عليها المصلحة أخذوا يقسمونها حسب أهوائهم متوخين فى ذلك أعظم الفائدة المادية التى تعود عليهم غير مراعين القواعد الصحية والنظامية .

ولما أن أخذت هذه الحالة فى الاتساع ولأنها تهدد طمأنينة الصحة والمرور والأمن العام أمرت وزارة الأشغال بتأليف لجنة لوضع قانون لتقسيم الأراضى ليكون للحكومة الاشراف التام على كل ماله اتصال بتخطيط المدينة . وقد باشرت هذه اللجنة عملها وسنت قانوناً لذلك يحتم موافقة الجهات المختصة على مشروع التقسيم قبل التصريف بالبيع أو البناء وتحديد المساحة التى تخصص للطرق وتعيين عروض الشوارع واستيفاء مصادر الامداد بالمياه والصرف وغيرها من الأمور اللازمة مثل الرصف وما يتعلق به وعدم قبول التنازلات إلا إذا استوفت هذه الاجراءات .

وهذا القانون لا يزال بين يدى السلطات التشريعية .

لم تكن مسألة عروض الشوارع هى المسألة المهمة فى تخطيط المدن وتجميلها بل يرتبط بها أيضاً حالة المبانى التى يقيمها الأفراد لذلك أمرت وزارة الأشغال بتأليف لجنة لوضع قانون للمبانى .

وقد تشكلت فعلا اللجنة وباشرت عملها ثم قامت لجنة فرعية منها فوضعت قانوناً شاملا للمبانى والتنظيم والمجارى والصحة يضم فيه جميع

المواد التى تلزم لانشاء المدن والمبانى وتجميلها وتحسينها والمحافظة عليها من جميع الوجوه ويمكن تطبيقها فى جميع أنحاء القطر .

غير أنه لم يبت بعد فى هذه اللائحة وطلب درسها من جديد بعد مطالعة لوائح الممالك الأوروبية ووضع لائحة أخرى تكون أنسب للقوانين الحالية المعمول بها ولا تكون بعيدة عنها كعمل جديد بالمرة بل يدخل على القوانين الحالية التعديلات اللازمة لتكون وافية بالمطلوب وذلك بسبب العقبات التى تصادف التشريع الجديد وضرورة طلب موافقة المحاكم المختلطة عليه .

ومن بين نصوص هذه اللائحة ما يقتضى تقديم مستندات وافية التفاصيل عن البناء المراد انشاؤه لجهة الاختصاص للحصول على موافقتها وقد عنيت هذه اللائحة بالاشارة إلى تحديد ارتفاع المبانى بالنسبة لعروض الشوارع وكذا أشارت بالاهتمام بالمبانى القائمة على الميادين العامة لما تستلزمه مثل تلك المبانى من العناية بهندستها المعمارية وألغت بعض نصوص اللائحة القديمة مثل النص على ترك فراغ أفقى بين الأبراج حيث قد زالت ضرورته بعد استخدام الخرسانة المسلحة وإلى جانب هذا مواد تتعلق ببياض الواجهات ووجوب اتمامه قبل انقضاء مدة معينة من تاريخ البناء .

وإذا ذكرنا هذا المجهود من جانب الحكومة فلا بد من أن نشير إلى مجهودات الشركات فى هذا الصدد ومن أبرز الأمثلة على ذلك شركة هليوبوليس وشركة حدائق القبة وشركة المعادى .

هليو بوليس

ينص عقد امتياز عقد هذه الشركة على أن لها الحق فى الاستيلاء على ٦٠٠٠ فدان وعند الانتهاء من بيعها يمكنها الاستيلاء على غيرها إذا شاءت ولم يكن عقد الامتياز يسمح للشركة إلا بتعمير ١/٦ هذه المساحة على أن يترك الباقى فضاء تحقيقاً للغاية المقصودة من إنشاء المنازل الخلوية . غير أن الشركه تخطت تلك النسبة إلى الربع .

وكانت الخطوة الأولى للشركة نحو تعمير تلك المنطقة هو إنشاء خط حديدى كهربائى بين ميدان المحطة والمنطقة وبدأت فى ذاك الوقت ببناء عدة مبانى على الطراز العربى ومن ضمنها فندق عظيم .

وكانت الحرب العظمى عقبة كؤود فى سبيل أعمال الشركة فضعف نشاطها إلى أن كان عام ١٩٢١ حيث عقد اتفاق بين الحكومة والشركة مفاده أن الأخيرة تقوم ببناء ١٠٠٠ منزل من مختلف الطبقات لحل أزمة المساكن التى نشأت بعد انتهاء الحرب وتضمن الاتفاق أيضاً التجاوز عن النسبة المقررة للتعمير فى عقد الامتياز الأصلى على شريطة أن كل مشاريع التعمير المستقبلة لا بد وأن توضع على أحدث أصول فن التخطيط ويجب قبل تنفيذها الحصول على موافقة الحكومة واعتمادها .

وكان جديراً بالذين منحوا الشركة امتيازها الأول أن يتخذوا الحيطة للوصول إلى نتيجة مرضية من حيث التخطيط والبناء فى جزء كبير من

ضواحى القاهرة ما دام أنه لا توجد قوانين للتخطيط ولا لوائح للبناء والصحة العامة إلا أنه يبدو أن هذا الخاطر لم يدر بخلد ولاة الأمور حينئذ وستزداد أهمية هليو بوليس بصفتها المرفأ الجوى لمدينة القاهرة إذ أن الحكومة أنشأت مطارها بها .

التخطيط الحديث لامتداد هليوبوليس شرقا

جهزت الشركة مشروعاً لهذا الامتداد عن المدينة الحالية بعوامل كثيرة منها :

١ — ايجاد شوارع رئيسية بعرض ٦٠ متراً تقوم بوظيفة الشرايين في هذه المنطقة وتربطها بمشروع الحكومة الذى ينظم تخطيط منطقة شبرا .

٢ — تخصيص مناطق صحراوية بعروض تتراوح بين ٧٠ متراً و٢٠٠ متراً لتفصل المناطق عن بعضها .

٣ — إنشاء أحياء صناعية وأخرى تجارية واقتصادية .

٤ — الاكثار من المتنزهات الصغيرة والشوارع ذات المتنزهات .

٥ — تخصيص منطقة للفيلات شوارعها ملتوية لتكون أنموذجا للمدينة الحدائقية .

٦ — تخصيص مساحات شاسعة لانشاء الحدائق الكبيرة عليها .

٧ — ربط المنطقة من الجهة الشمالية بطريق يؤدى إلى بلبيس (أنظر اللوحة رقم ٥) .

شركة حدائق القبة

حينما أسست شركة أراضى حدائق القبة وضعت نصب عينيها تطبيق بعض الشروط التى ارتأتها للمحافظة على مستوى مبانيها ومن هذه الشروط ما يأتى : —

أولا — لا يجوز أن تزيد المساحة المبنية عن ثلث أو نصف مسطح الأرض تبعا لموقع الأرض وأما الباقى فيكون حديقة .

ثانياً — يترك شريط من الارض بعرض ستة أمتار يكون حديقة تفصل المنزل عن الشارع العمومى أو بعرض ثلاثة أمتار للشوارع الرئيسية.

ثالثا — يجب أن يكون المبنى للسكن خاصة إلا فى حدود المنطقة المخصصة للمبانى التجارية والمصانع .

رابعاً — لا يتجاوز ارتفاع المبنى خمسة وعشرون متر .

خامسا — سور المبانى الواقعة على الشارع الرئيسى يبنى من الدبش بارتفاع خمسين سنتيمترا ويكمل بعصبات من الحديد .

سادسا — لا يجوز انشاء اسطبلات أو دكاكين أو ورش إلا فى المواقع المخصصة لها .

سابعاً — يجب اتمام انشاء المبنى فى مدة فى مدة لا تتجاوز الثلاثة سنوات .

ثامنا — يلزم اعتماد المسقط الأفقى والمسقط الرأسى من الشركة قبل البدء فى البناء ويخترق المساحة الخاصة بهذه الشركة شارع الملك وهو

بعرض عشرين مترا وأما باقى الشوارع المتقاطعة معه فتتراوح عروضها بين ١٢ و ١٠ و ٨ متر ولتفادى تكرار المنظر الواحد استحضرت الشركة خبيراً أوروبيا قام بتخطيط الشوارع الثانوية بطريقة فنية تلافى بها كثرة التكرار فى الشوارع المستقيمة القاطعة للشارع العمومى.

وأنشأت الشركة منتزها عاما فى منتصف الأراضى وفى الجهة القبلية بقرب محطة الدمرداش خصصت جزءا من الأرض للمحال التجارية وجزءا آخر للاسطبلات.

ويجدر بنا أن نشير أن الأثمان التى تتقاضاها الشركة الآن تزيد ٥٠٪ عن الأثمان التى يتقاضاها الأفراد الواقعة أراضيهم بجوار أراضى الشركة ويرجع ذلك إلى الشروط التى وضعتها الشركة والتى تحافظ على تنفيذها بكل دقة.

المعـــــــادى

هذه الضاحية الجميلة يرجع الفضل فى انشائها الى شركة أراضى الدلتا وقد استولت الشركة على الأراضى فى سنة ١٩٠٥ وهى اليوم تبلغ تقريباً ١٠٠٠ فدان وبدىء فى تخطيط الضاحية عام ٩٠٦ بانشاء شوارع بعرض ١٢ متر وعرض ٢٠ متر تجرى فى اتجاه الشمال الغربى والجنوب الشرقى وتقاطعها شوارع عمودية عليها وتقاطع هذه وتلك شوارع رئيسية تربط أطراف المدينة بالمحطة والميادين وهذا مما يسمح بترتيب المنازل بحيث يمكنها تلقى الرياح على جانبين منها ولم يكن التقدم كبيرا فى حركة التعمير حتى سنة ١٩١٤

و وقف تماما خلال الحرب العظمى وفى سنة ١٩٢١ أنشأت الشركة ناديا وحمام سباحة وملاعب للتنس والجلف وحدائق عامة كبيرة ولما كان عام ١٩٢٧ كان مجموع الفيلات المنشأة يربو على ١٦٠ فيلا وازدادت الحركة بعد ذلك ازديادا كبيرا .

ومن الشروط التى تحافظ الشركة على تطبيقها انه لايجوز أن يزيد ارتفاع المنزل عن ١٥ مترا وأن المسافة بين المنزلين المتجاورين لايجوز أن تقل عن عشرة أمتار والمسافة بين المبنى والشارع لاتقل عن ثلاثة أمتار ومتوسط عدد المنازل فى الفدان هوأربعة .

وتساعد الشركة سكانها فى تجميل حدائقهم بتيسر مياه الرى لهم وهى مأخوذة من النيل مباشرة وقد أقامت الشركة أشجار الكافور عند الحد الشمالى والحد الشرقى للمدينة لوقايتهـــا من الرياح والأتربة وغرست الأشجار فى جميع شوارعها لتوفير الظل بها ولاتقاء الحرارة فبدت البلدة انموذجاً لما يصح ان نسميه Garden City .

أما المياه العكرة والكهرباء فان الشركة تملك المحطات اللازمة لامداد المدينة بها وهى تورد المياة للمنازل بعد ترشيحها وتعقيمها بأحدث الطرق .

مدينة حلوان

لما ولى الأمير عبد العزيز بن مروان حكم مصر فشى الطاعون فى الفسطاط فخرج منها عبد العزيز ونزل بحلوان داخل الصحراء فأعجبته فسكنها وجعل بها الحراس والأعوان وبنى بها الدور والمساجد ثم أخذت فى التقهقر بعد زوال ملك الأمويين وتضعضع أمرها شيئاً فشيئاً حتى

جاءت العائلة الملكية ففى زمن الخديو عباس الأول عثر فى شرقيها على عين الماء المعدنية وفى زمن الخديو اسماعيل باشا بنيت حمامات للأغنياء والفقراء وبنى حولها أماكن للمترددين للمعالجة وخصص لها وابور بحرى يوصل اليها ثم أنشئت السكة الحديد وعملت طريق معتدلة من البحر إلى الحمامات وحفت بالأشجار من الجانبين ومما يذكر أنه عند اكتشاف هذه العيون فى زمن عباس باشا ظهر من آثار الحمامات والأبنية القديمة المبنية بالخزف والأحجار وقطع من أعمدة ومنارات منقوش عليها بالكتابة العربية ودراهم إسلامية وأحجار على هيئة المدى والرماح مما كان يستعمل فى الحروب ويرجح أن تكون تلك الآثار من عهد عبد العزيز بن مروان .

وكان إنشاء السكة الحديد الموصلة لحلوان فى عهد اسماعيل باشا مبتدئة من محطة ميدان محمد على بقره ميدان فيمر فى شرقى ضريح الامام الشافعى إلى البساتين ثم إلى محطة طره والمعصرة فحلوان .

ورغبة فى تعمير هذه المنطقة قررت الحكومة وقتئذ أن تعطى أراضى هذه الجهات مجاناً لمن يرغب بشروط خاصة بموعد البدء فى البناء وتاريخ إنجازه ونسبة المساحة المبنية إلى المساحة الكلية وهى لا تزيد على الخمس وقد فرضت الحكومة رسما قدره جنيه واحد على كل ٥٠٠ متر مسطح .

أما عن تخطيط هذه لمدينة فعبارة عن شوارع شرقية غربيه تقاطعها أخرى بحرية قبلية وليس بها شوارع تربط أطرافها المتقابلة كما هو الحال فى ضاحية المعادى .

وتقوم الحكومة بتوريد المياه والكهرباء وأيضا المياه العكرة لرى الحدائق وقد اهتمت بحدائقها العامة حيث يؤمها الكثيرون فى أيام العطلة والأعياد .

وفى السنوات الأخيرة بذلت عناية فائقة بالطريق المؤدى إلى حلوان بتعديل منحنياته وانشاء عدة ميادين لتنظيم حركة السيارات فيه .

مدينة الأموات فى القاهرة

والآن وقد فرغت من التحدث إلى حضراتكم عن مشروعاتنا الحاضرة والمستقبلة الخاصة بتنظيم مدينة القاهرة وتجميلها وتخطيطها لنسير بها مع سنة التطور ونقابل ازدياد العمران وحاجة المرور السريع والتقدم والتحسين المستمرين فى وسائل الانتقال أرى من المفيد أن أتحدث اليكم عن مدينة الأموات فى القاهرة ليكون هذا البحث شاملا المدينة وما يحيط بها .

والواقع أن للأموات فى القاهرة مدينة حافلة بالمشروعات متمتعة بالعناية التى وجهت اليها فى السنوات القليلة الماضية فجعلت منها قسما تفخر بأن تعتبره متمماً لمدينتنا ويسرنا أن يكون عنوانا على احترامنا وتقديسنا المقر الأبدى الذى سنصير اليه .

وتبلغ مساحات الجبانات بالقاهرة نحو ثمانية ملايين متراً مسطحا أوحوالى ٢٠٠٠ فدان أصبحت الآن زاخرة بالمدافن المنشأة على أحسن طراز تتخللها الشوارع المتسعة المرصوفة وتتوسطها الميادين الفسيحة بما

فيها من منتزهات جميلة (أنظر صورة رقم ١٨) .

ولقد كانت المدافن بمدينة القاهرة فى الماضى البعيد منتشرة فى كل أنحائها ووسط المدينة فى الأزبكية بالرويعى والمناصرة والسبتية وغيرها ثم تركزت مع الزمن فى أطراف المدينة بعيدة عن المساكن ولما فتح عمرو بن العاص مصر نظم الدفن وجعل له منطقة مخصوصة واقعة فى شرق مدينة القاهرة وجنوبها وذلك فى جبانات باب النصر وباب الوزير والعفيفى والمجاورين والغريب وسيدى جلال وسيدى عمر بن الفارض والشاطبى وسيدى على أبو الوفا والسيدة نفيسة والامامين الشافعى والليث والأزرعى والزمر وسيدى عقبة وزين العابدين والنخال ومسلمة .

ولم تكن نشأة المدافن فى تلك الجبانات مختلفة عن نشأة المساكن بالمدينة نفسها فلم تشق فيهـا الطرق ولم تقسم الأراضى تقسيما متناسبا خصوصا وقد كانت هذه الأراضى جميعها نهبا للتربية يتصرفون فيها بأهوائهم ويبيعونها للأهالى ويعز عليهم بطبيعة الحال ترك شوارع بعروض كافية حتى لا يقل نصيبهم من غنائمها وذلك فضلا عن أن حالة المرور واتساع الحركة فى ذاك الوقت لم تكن تتطلب أكثر مما كان واقعا ولهذا لم يتسع المجال لاصلاح الجبانات والوصول بها إلى ما انتهت اليه الآن إلا بنقل حركة الدفن إلى أجزاء أخرى كانت خالية بجوار هذه الجبانات صار تقسيمها إلى قطع متناسبة تخترقها الشوارع بنظام وتنسيق جميلين فنشأت إلى جانب جبانة السيدة نفيسة القديمة جبانة السيدة نفيسة الجديدة و وجدت جبانات الكوردى والتونسى وسيدى عقبة وغيرها إلى جانب

جبانة الامامين الشافعى والليث وامتدت جبانات باب الوزير حتى اتصلت بجبانة المجاورين واتسعت جبـــــانة العفيفى حتى انتهت إلى جبانة الغفير « العباسية الجديدة » وأصبح فى الاستطاعة وضع خطوط تنظيم جديدة فى تلك الجبانات القديمة لاعادة تنظيمها بعد أن خفت حركة الانشاء فيها كما أنه سهل بعد هذا التوسع فى الجبانات الاستغناء عن جبانة الغريب لالحاق جزء منها بمشروع الجامعة الأزهرية والغاء جبانة باب النصر لتصيير منتزها وإنشاء شارع رئيسى عرضه خمسون متراً ليكون حداً فاصلا بين مدينتى الأحياء والأموات .

وصار من اليسير الآن أن تصل الجنـــازات إلى الجبانات بواسطة السيارات بمنتهى السهولة والسرعة والراحة . فالشوارع مرصوفة والأرصفة ممهدة والأشجار على الجانبين مورقة فى الميادين المتسعة مقاعد كثيرة منتشرة يجلس عليها قاصدو زيارة موتاهم أو مشيعو الجنازات . والمدافن لا تقل روعة عن الدور والقصور والمياه متصلة بهـا . وتقوم على نظافة هذه الجبانات وصيانتها فرق من العمال باستمرار بحيث أصبح لا يخجلنا أن يذهب الأجانب لزيارة الآثار والمساجد الموجودة داخل هذه الجبانات .

وانى أنتهز هذه الفرصة فأنوه مع التقدير بالجهد العظيم الذى يبذله حضرة صاحب السعادة محمود صدقى باشا محافظ مصر ورئيس لجنة الجبانات بغيرة واخلاص وتفان شديد مع الرغبة الملحة فى الوصول بالجبانات إلى المثل الأعلى . فسعادته لا ينفك يستخدم المسجونين فى ازالة ما كان ولا يزال فى الجبانات من تلال مرتفعة ورمال وصخور ويجمع لها التبرعات ويستعين

بمختلف الوسائل على تنفيذ هذه المشروعات بكل ما وسعته همته من دأب وحسن رعاية وصلت به فوق ما ذكرناه إلى امكان انشاء مقابر للصدقة فى بعض الجبانات على أحسن ما تنشــــأ المقابر ليدفن فيها الأموات الفقراء والغرباء . وكذلك فقد خصص فى كل جبانة أراض فضاء قسمت إلى قطع صغيرة لاعطائها للفقراء مجاناً .

وقريباً نرى مدفناً تذكارياً بجبانة السيدة نفيسة الجديدة للمرحوم شاعر النيل حافظ بك ابراهيم تعمل على اقامته الان لجنة الجبانات .

ولن يمنعنى هذا عن أن أقرر أن مصلحة التنظيم لم تغفل واجبها فى المساهمة فى هذه الأعمال الهامة المرتبطة بالمدينة .

المحافظة على المدينة القديمة

إن الخريطة التى وضعتها الحملة الفرنسية يتضح منها أن شوارع القاهرة الرئيسية غير مستقيمة فبين حين وآخر نرى بروز أحد المنازل عن الشارع وان كان هذا يعد اليوم غير لائق لأنه يعوق حركة المرور فانه لم يلق مثل هذا الاعتراض فى الماضى لانعدام الحركة السريعة حينئذ .

وكان الاعتقاد السائد فى القرون الوسطى أن بروز بعض المنازل ودخول البعض من الأمور المسلية لاسيما اذا كانت المبـانى البارزة معتنى بها ولـكن بازدياد الضغط على هذه الشوارع رؤى توسيع بعضها وشق أخرى ولـكن اتضح أن مثل هذه الشرايين تؤذى المدينة القديمة بما تتطلبه

من مبان حديثة تقوم الى جوارها فيكون منها خليط غير منسجم .

ولما نشطت لجنة حفظ الآثار العربية الى المطالبة بعدم انشاء نوافذ أو ميادين جديدة الا فى الحالات الاستثنائيـة وأشارت فى هذا الصدد بامكان تنظـيم حركة المرور فى الشوارع الضيقـــة بتخصيصها لاتجاه واحد من الحركة واضافت الى ذلك أنه ينبغى التشديد فى تحديد طراز المبانى الجديدة بما يلائم طبيعة المنطقـة وأن تكون ارتفاعاتها محدودة حتى لاتحجب القباب والمنائر القائمة خلفها .

والواقع أن لائحة ١٨٨٩ لاتعنى بالاغراض السـابقة ولـكنها نصت على الاحتفاظ بالآثار العربية المسجلة فقط فاقترحت لجنـة حفظ الآثار العربية ازاء هذا أن يخصص مكتب بمصلحة التنظيم لاصدار رخص المبانى فى المدينة القـديمة يكون رائده المحافظة على مظهر المدينة القديمة وعدم الاخلال به والتحلل من قيود القانون القائم .

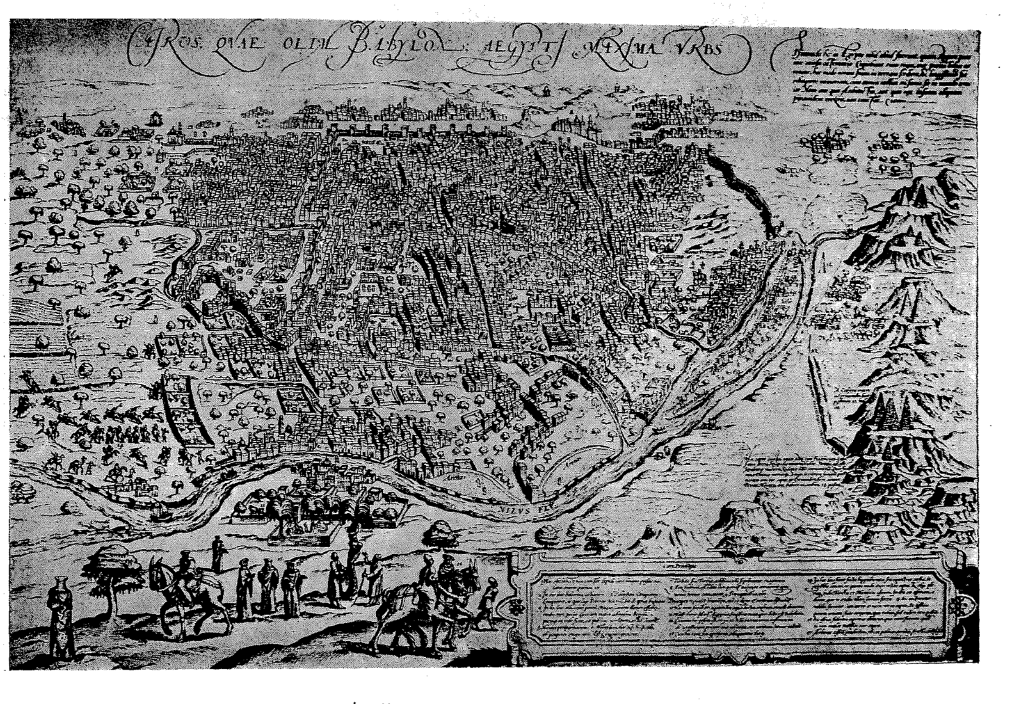
وقد قسمت اللجنة المشار اليها المدينة القديمة الى مناطق رأت اتبـاع سياسة خاصة للمحافظة على كل منها : —

١ — مناطق يقتضى مراقبة الواجهات بها والاحتفاظ بتنظيمها على وجه الاجمال مثل المنطقة الواقعة حول جامع الحاكم ومنطقة القلعـــة .

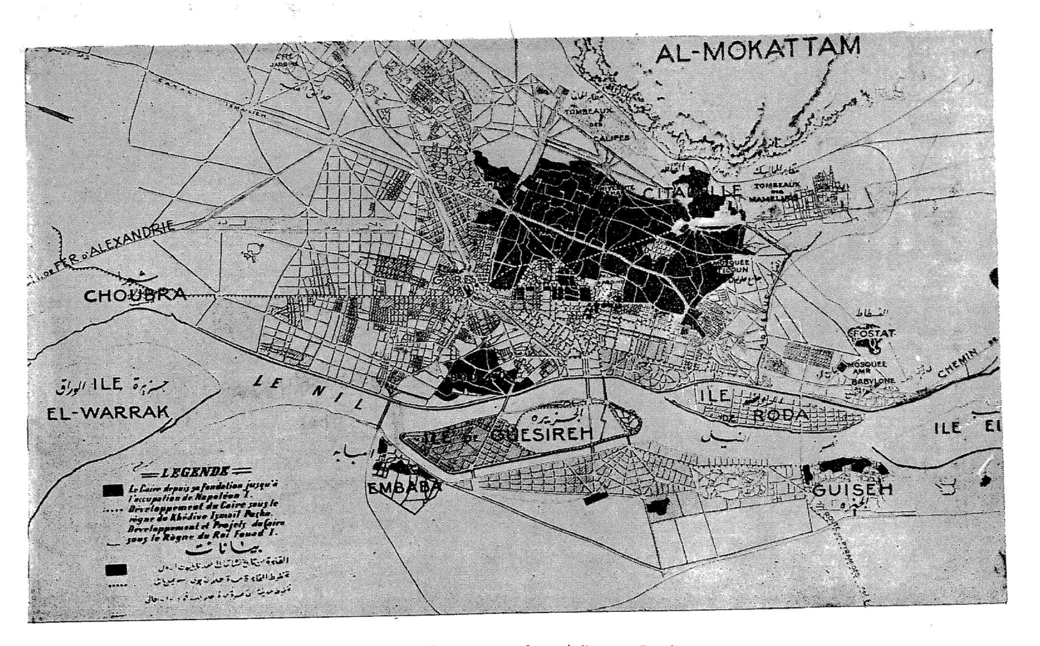
٢ — مناطق يقتضى مراقبة واجهاتها وخط التنظيم بهـا على وجه الاجمال مثل شارع محمد على .

٣ — منطقة يطلب المحافظة عليها بالحالة التى هى عليها الآن مثل شارع درب الجماميز وامتداده نحو الشمال الشرقى بشارع جامع البنات وشارع بين النهدين وشارع بين الصورين وشارع الشعرانى البرانى وشارع الزعفرانى .

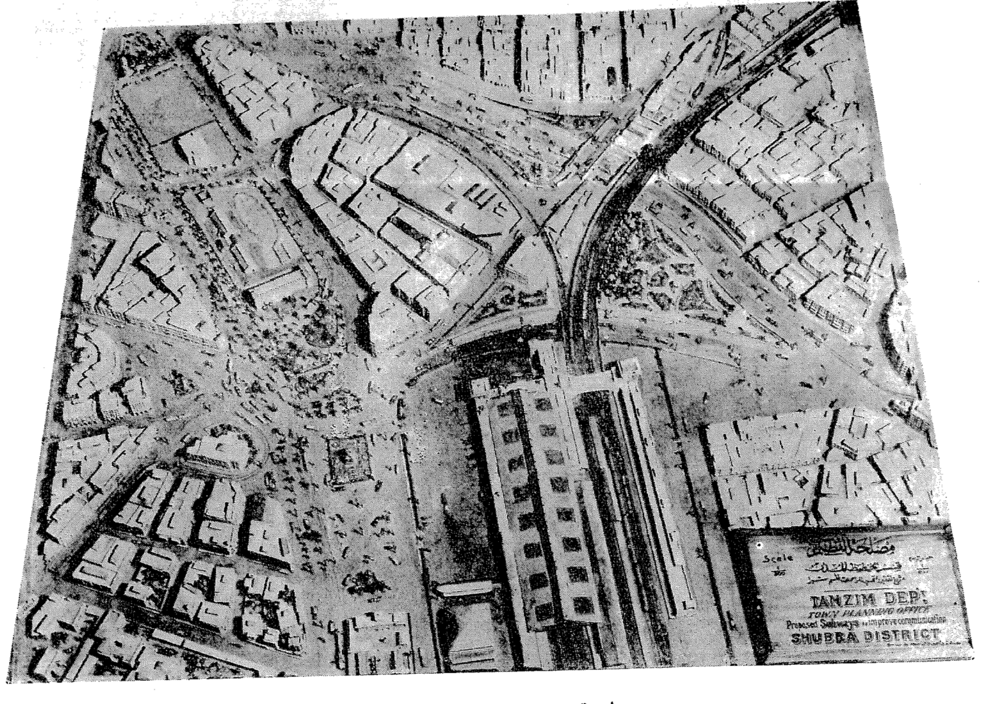
والآن قد أتيت لحضراتكم على موجز لتاريخ القاهرة ومشاريعها التخطيطية وأشكر لحضراتكم تفضلكم بالحضور .



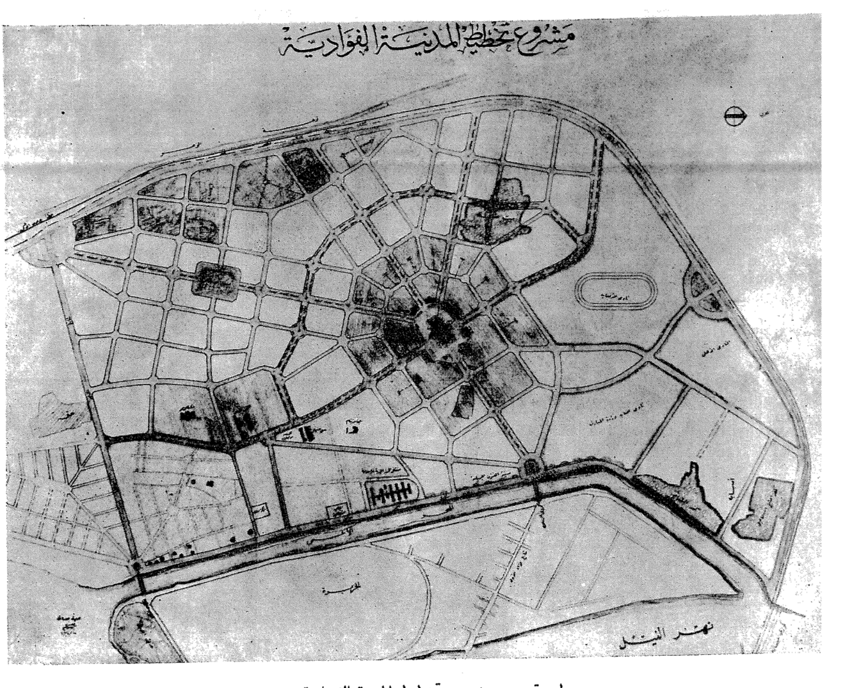
لوحة ١ — خريطة للقاهرة رسمت حوالى عام ١٥٧٠ م .



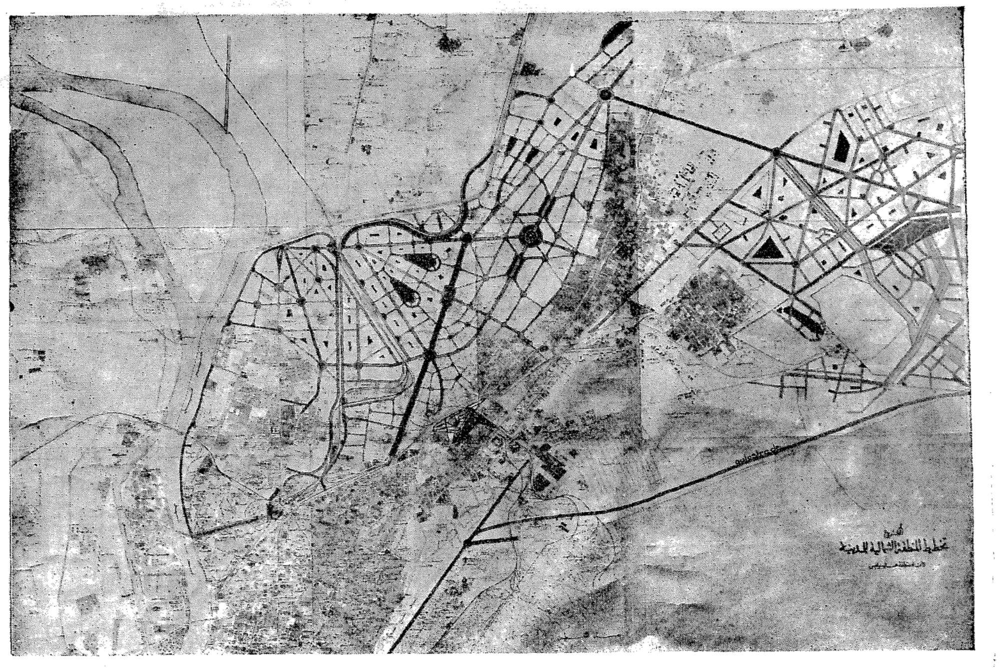
لوحة ٢ — القاهرة في عصورها المختلفة.



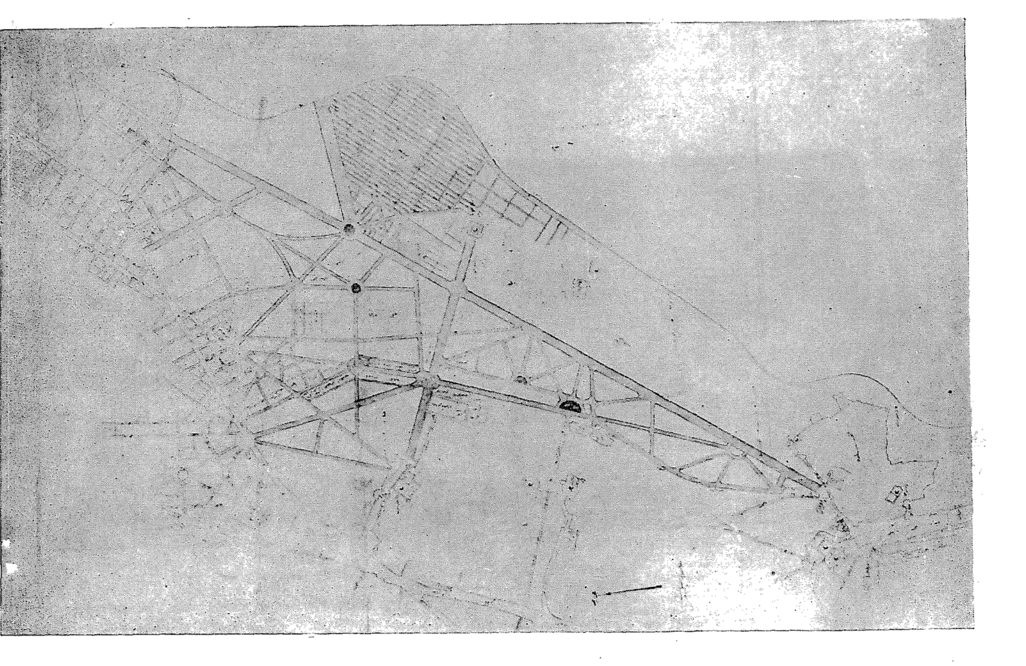
لوحة ٣ — مشروع نفق السبتية.



لوحة ٤ — مشروع تخطيط المدينة الفؤادية.



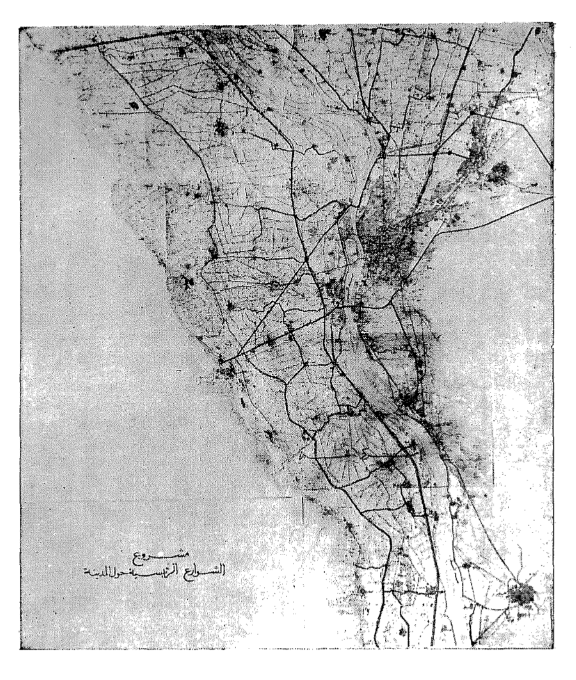
لوحة ٥ — مشروع تخطيطي للمنطقة الشمالية للمدينة وامتداد هليوبوليس.



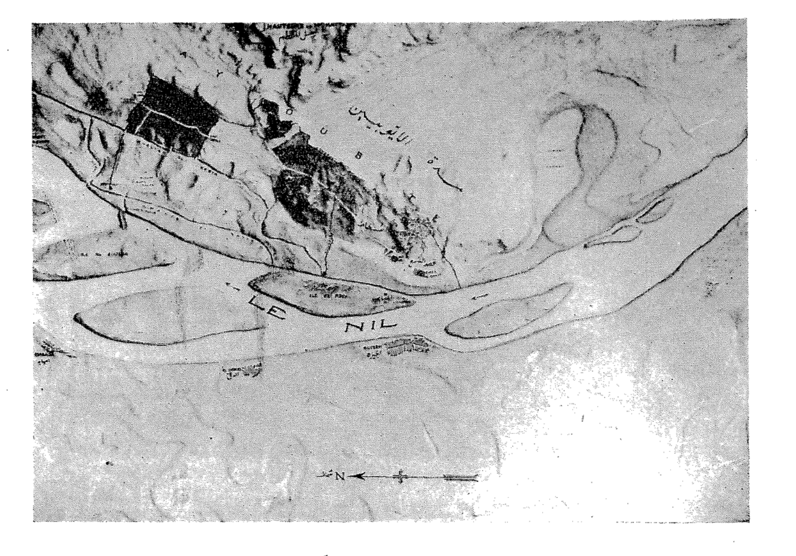
لوحة ٦ — تخطيط المنطقة الواقعة بين القلعة والعباسية.



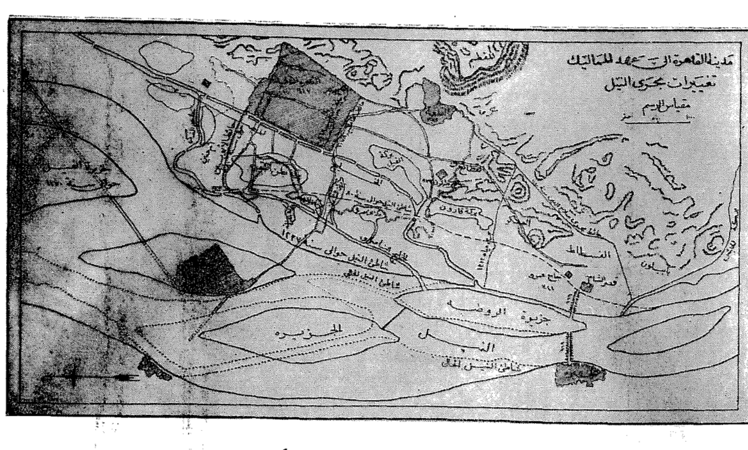
لوحة ٧ — مشروع تخطيطى لمنطقة بولاق .



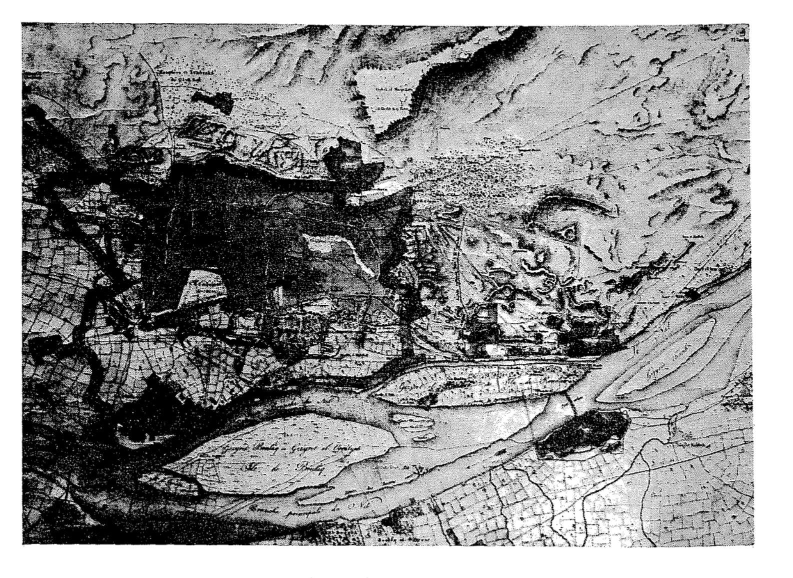
لوحة ٨ — مشروع الشوارع الرئيسية حول القاهرة .



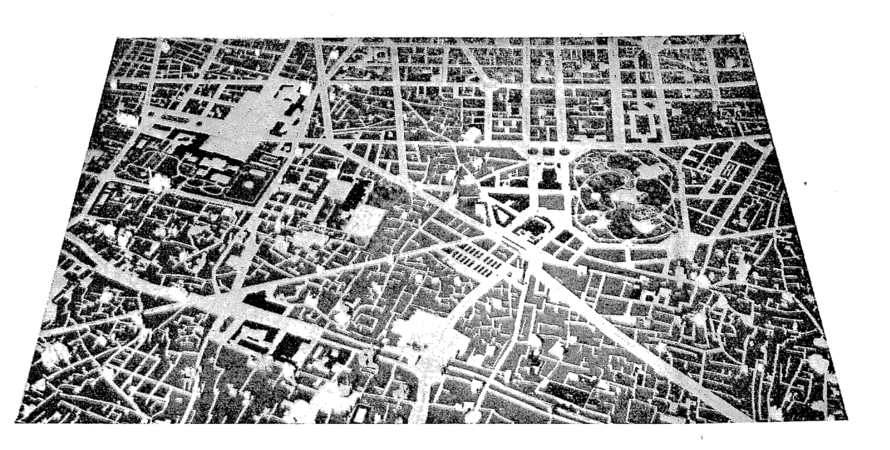
صورة ١ — القاهرة إلى عهد الأيوبيين .



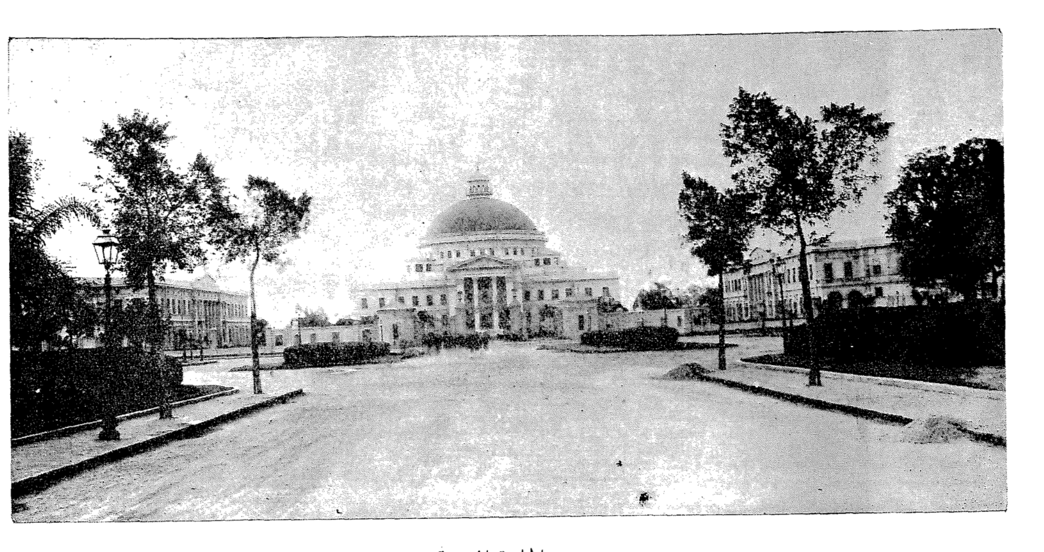
صورة ٢ — خريطة تغيرات مجرى النيل وأسوار القاهرة.



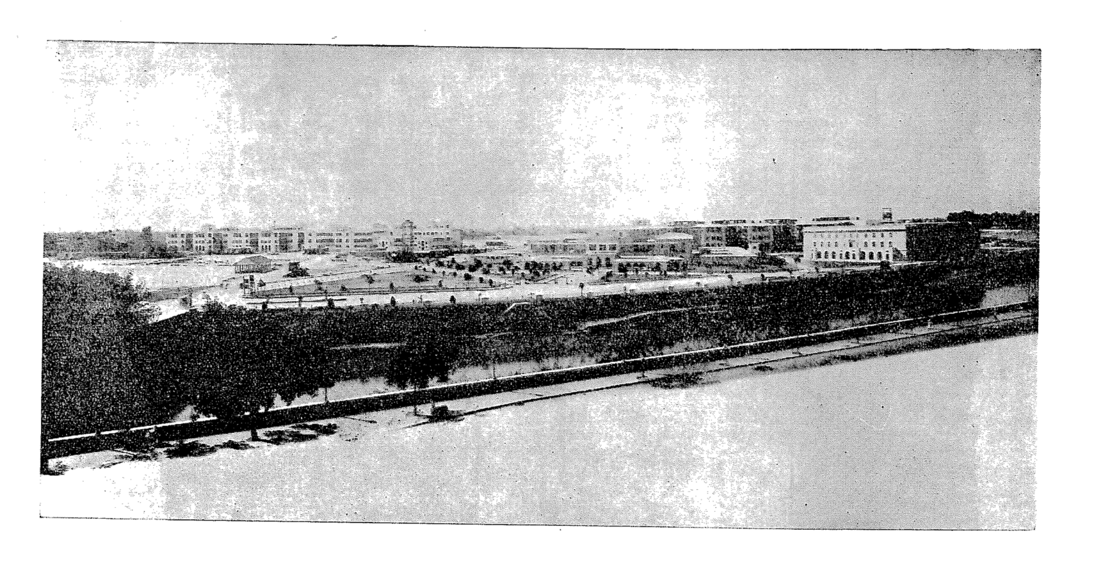
صورة ٣ — القاهرة فى عهد نابليون.



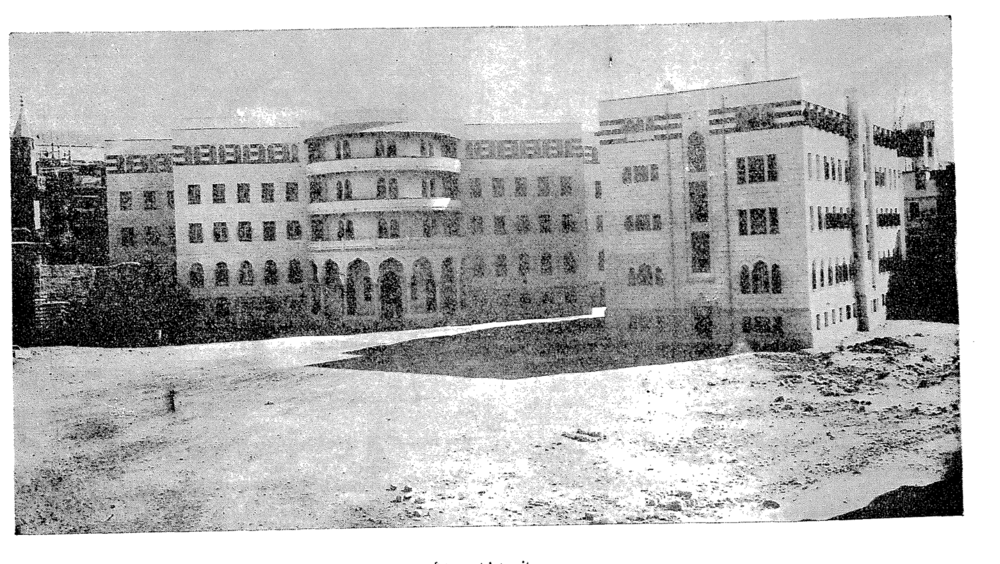
صورة ٤ — شارع محمد على — شارع الأمير فاروق — شارع الأزهر .



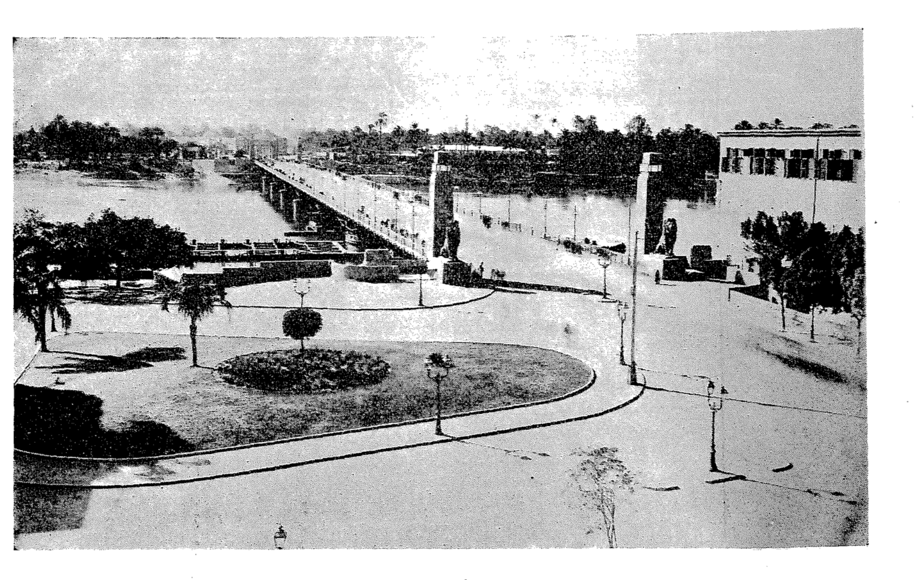
صورة ٥ — الجامعة المصرية.



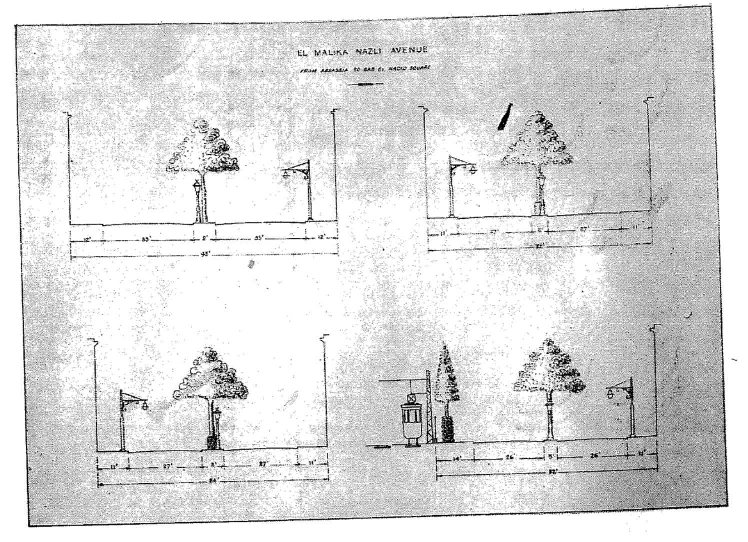
صورة ٦ — مستشفى القصر العينى الجديد .



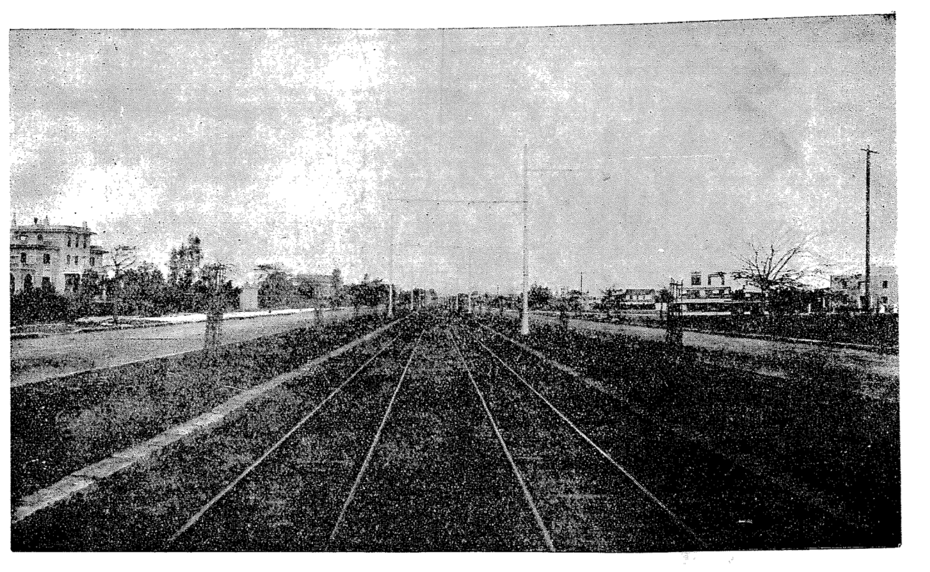
صورة ٧ — مبانى الجامعة الأزهرية .



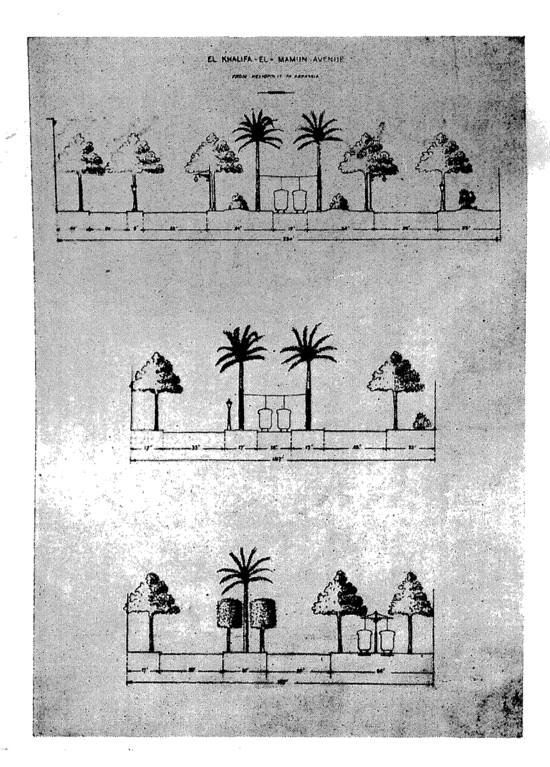
صورة ٨ — كوبرى الخديوى اسماعيل.



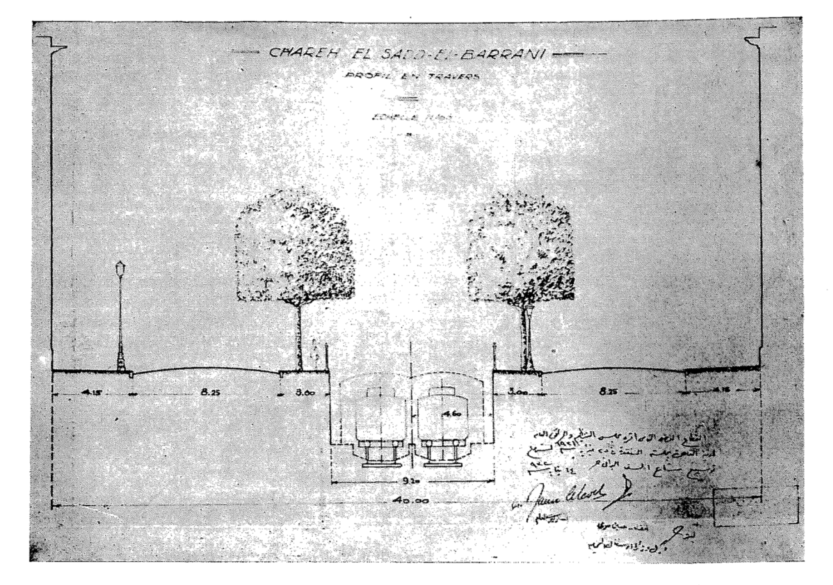
صورة ٩ — قطاع لشارع الملكة نازلى .



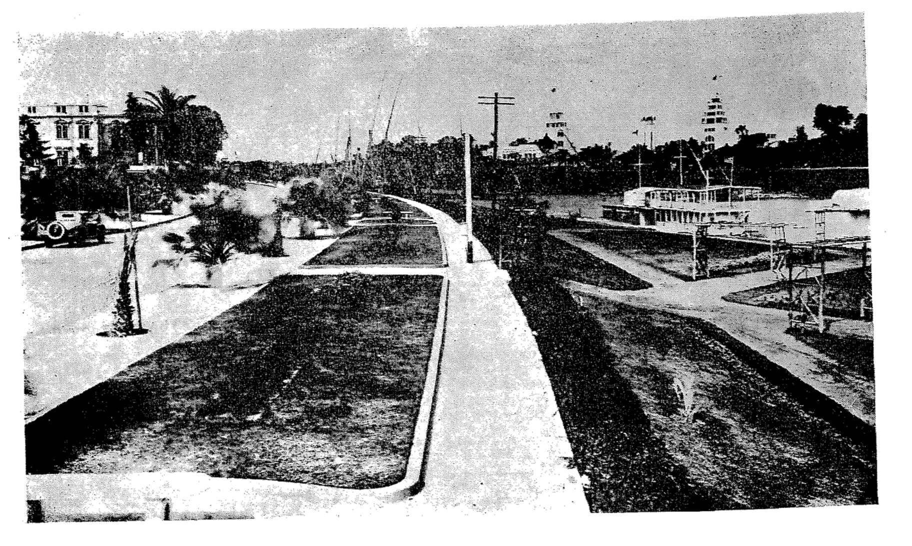
صورة ١٠ — شارع الأهرام .



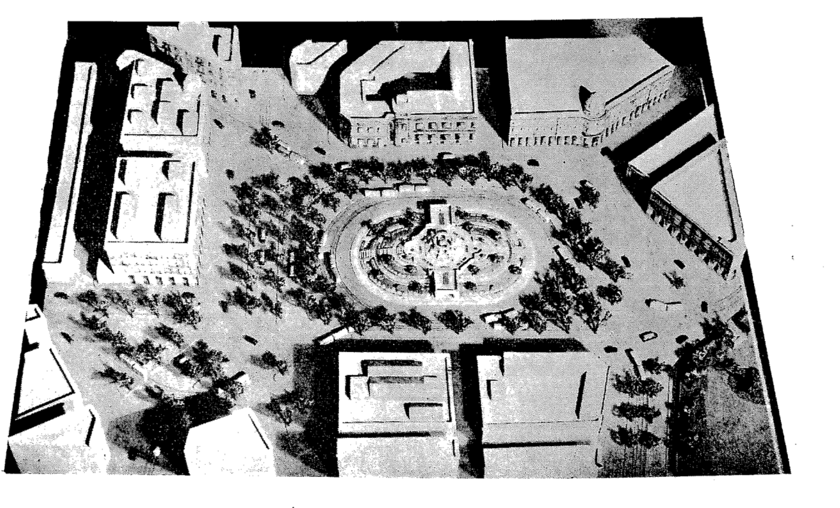
صورة ١١ — قطاعات لشارع الخليفة المأمون فى أجزائه الثلاثة .



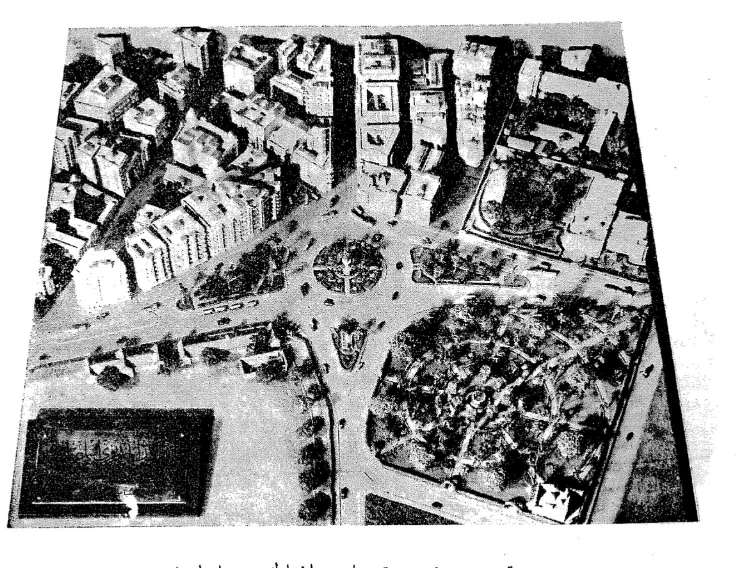
صورة ١٢ – قطاع شارع الخليج المصرى والسد البرانى.



صورة ١٣ — كورنيش النيـــل .



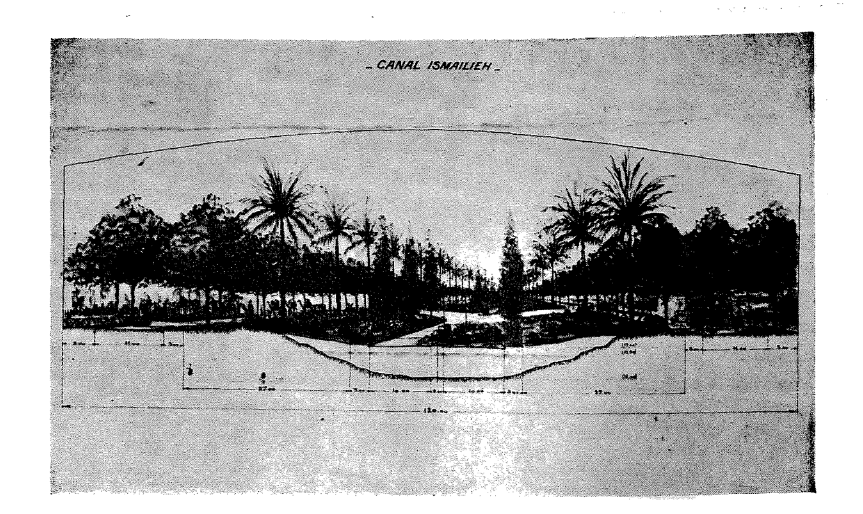
صورة ١٤ — مشروع ميدان العتبة الخضراء.



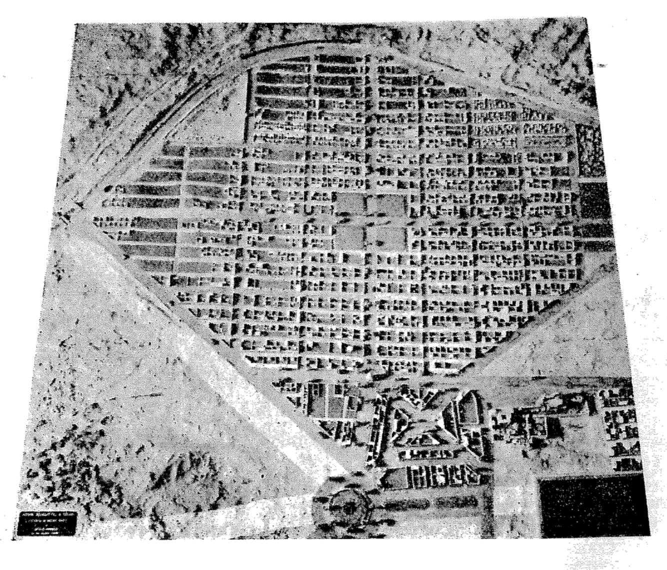
صورة ١٥ – مشروع تعديل ميدان الخديوى اسماعيل .



صورة ١٦ — ميدان السيدة زينب والتخلية حول ابن طولون .



صورة ١٧ — قطاع اشارع الترعة الاسماعيلية .



صورة ١٨ — جبانة العباسية الحديثة.

